A Rail Cargo Hungaria Zrt. Mozdonyszolgálati Utasítása

Jóváhagyta:

Az Utasítást, mellékleteit, függelékeit a Nemzeti Közlekedési Hatóság hagyta jóvá, UVH/VF/NS/A/271/1/2014. számon, 2014. január 30-án.

PÓTLÉKOK ÉS MÓDOSÍTÁSOK ELŐJEGYZÉSE

Tétel-szám	A módosítás száma	RCH Ért. éve/száma	A módosítás tárgya, pótlék száma
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			
11.			

PÓTLÉKOK ÉS MÓDOSÍTÁSOK ELŐJEGYZÉSE

Tétel-szám	A módosítás száma	RCH Ért. éve/száma	A módosítás tárgya, pótlék száma

Tartalomjegyzék

1.0 UTASÍTÁS CÉLJA **7**

2.0 HATÁLY ÉS FELELŐSSÉG MEGHATÁROZÁSA **7**

3.0 FOGALMAK MEGHATÁROZÁSA **7**

4.0 UTASÍTÁS TARTALMA: **8**

5.0 HIVATKOZÁSOK **8**

6.0 HATÁLYBALÉPTETÉS **8**

7.0 MELLÉKLETEK **8**

7.1 MELLÉKLETEK FELSOROLÁSA **8**

7.2 FÜGGELÉKEK FELSOROLÁSA **9**

I. RÉSZ **10**

VALAMENNYI MOZDONY SZEMÉLYZETÉRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK1. BEVEZETÉS **10**

Kapcsolódó műszaki utasítások, segédletek 11

2. A MOZDONYOK SZEMÉLYZETI BETÖLTÉSE, KISZOLGÁLÁSA **12**

A mozdonyok személyzeti betöltése 12

A mozdonyokon szolgálatot végzők létszáma 12

3. MOZDONYSZOLGÁLATRA BEOSZTÁS FELTÉTELEI **13**

A mozdonyszolgálatra beoszthatóság általános feltételei 13

A mozdonyvezetők képesítése 13

A vonal, állomás, illetve vontatási telep ismerete 13

A mozdonyvezetők típusismerete, a típusismeret megszerzése 13

Rendszeres oktatás és vizsgáztatás 14

4. A MOZDONYSZEMÉLYZET VEZÉNYLÉSE **15**

A vezénylés alapja 15

A vezénylési rend 15

Utazási idő 16

Munkaidő elszámolásával kapcsolatos nyomtatványok 16

5. A MOZDONYSZEMÉLYZET SZOLGÁLATELLÁTÁSÁRA VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK 17
Szolgálati magatartás, a szabályok betartása 17
Figyelési kötelezettség, rendelkezések végrehajtása 17
A vezetőálláson tartózkodók szolgálati viszonya, az ott tartózkodás feltételei 18
A mozdonyszemélyzet feljebbvalói és tartózkodásuk a vezetőálláson..... 18
A mozdony ápolása, tisztántartása 19
Felelősség az üzemanyagok gazdaságos felhasználásáért 19
A mozdony felszerelési tárgyai és szerszámai 19
Szerkezeti változtatások, módosítások..... 19
Eljárás a mozdonyszemélyzet szolgálatképességének csökkenése, illetve szolgálatképtelensége esetén..... 20
Jelzőlámpák kezelése 20
A mozdonyvezető általános érvényű kötelességei..... 21
A mozdonyvezető mellett szolgálatot teljesítő vontatási dolgozó kötelességei22

6. BIZTONSÁGI SZABÁLYOK 23
Óvórendszabályok..... 23
Mozdonyok mozgása, mozgatása járműfenntartási telepen..... 24
Az eltávozás a mozdonytól 24

7. TŰZBIZTONSÁGI SZABÁLYOK..... 26
A mozdonyszemélyzet tűzvédelmi feladatai..... 26
Tűzoltókészülékek a mozdonyokon..... 26
Eljárás mozdonyoknál keletkezett tűz esetén..... 26
A tűzeset jelzése 27

8. A SZOLGÁLATBALÉPÉS, VÁLTÁS ÉS A SZOLGÁLAT BEFEJEZÉSE ... 28
Jelentkezés..... 28
Menetlevelek kezelése 28
A mozdonyvezető kötelességei jelentkezéskor..... 28
Lejelentkezés szolgálat befejezésekor..... 28

9. A MOZDONYOK FELKÉSZÍTÉSE SZOLGÁLATRA, MOZDONYOK ÁTVÉTELE, VÁLTÁS..... 30
A mozdonyok felkészítése a szolgálatra 30
A mozdony átvétele járműfenntartási telepen..... 31
Teendők személyzetváltás esetén..... 31

10. MENET (TOLATÓ, GURÍTÓ) SZOLGÁLAT 32
A mozdonyvezető helye..... 32
A menetokmányok kezelése..... 32
Felelősség a mozdony vezetéséért 32
A mozdony hatósági átvizsgálása 33
Veszély észlelése..... 33
A mozdonyok biztonsága..... 33
A sebességmérő, éberségi és vonatbefolyásoló berendezés..... 33

A nem használt vezetőfülke lezárása 33
A vonat megindítása 34
A mozdonyszemélyzet magatartása menet/tartózkodás közben 34
Előjelentés vonalról 34

11. A MOZDONY KISZERELÉSE, KEZELÉSE MENET UTÁN 35
A mozdony érkezés utáni vizsgálata 35
A vontatójármű kiszerelése üzemanyaggal 35
A mozdony elhagyása járműfenntartási telepen/forduló állomáson 35

12. ELJÁRÁS A MOZDONYOK HIBÁJA, BALESETEK ÉS MENETAKADÁLYOK ESETÉN 36
A mozdony hibájának megszüntetése 36
A működési zavar okának vizsgálata és elhárítása 36
A működési zavarok, meghibásodások osztályozása 36
Mozdonyalkatrészek törése, lazulása 37
Az ütköző sérülése 37
A pályakotró/hókotró sérülése 37
Keréklaposodás 37
Homlokablak sérülés, beszakadás 38
A kocsihibák elhárítása 38
Eljárás rendkívüli esemény vagy veszélyhelyzet észlelése alkalmával 38
Hőnfutás 39

13. HAVAZÁSKOR ÉS HÓFÚVÁSKOR KÖVETENDŐ ELJÁRÁS 40
Jelentési kötelezettség 40
Közlekedés behavazott pályán 40
Eljárás a hóakadályban elakadt mozdony esetén 40

II. RÉSZ 41

A DÍZELMOZDONYOK MENETSZOLGÁLATÁRA VONATKOZÓ ÜZEMI ÉS MŰSZAKI SZABÁLYOK 41

1. SZEMÉLYI BIZTONSÁGI SZABÁLYOK 42
A dízelmozdony üzembe helyezésének feltételei 42
Munkavégzés dízelmozdonyon 42

2. MENETSZOLGÁLAT 44
Beindított dízelmotor felügyelete 44
A dízelmozdonyok működésének üzem közbeni ellenőrzése 44
Menetközbeni irányváltás tilalma 44
A dízelmozdony vizsgálata hosszabb tartózkodások ideje alatt 44
Távvezérlési kapcsolat létesítése 44

3. TEENDŐK A DÍZELMOZDONY HIBÁI ESETÉN 45
Rendellenességek a dízelmotornál 45
Védelmi berendezések hibái 45

Hűtési rendszer hibái 45
Hibák a villamos erőátviteli és segédüzemi rendszerekben 46
Hibák a villamos vezérlési rendszerben 46
Teendők a hidraulikus hajtómű meghibásodása esetén, meghibásodott mozdony vontatása 46
Üzemképes dízelmozdony vontatása 46
Üzemképtelen dízelmozdonyok szállítása 47

4. RENDSZABÁLYOK TÉLI IDŐJÁRÁSRA 48
Eljárás fagyveszély esetén 48

III. RÉSZ 49

A VILLAMOSMOZDONYOK MENETSZOLGÁLATÁRA VONATKOZÓ ÜZEMI ÉS MŰSZAKI SZABÁLYOK 49

1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK 50
Villamos mozdony üzembe helyezése 50

2. VILLAMOS BERENDEZÉSEK MEGKÖZELÍTÉSE, MEGÉRINTÉSE 51
A villamos berendezések megérintésének feltételei 51

3. VILLAMOS VONTATÓJÁRMŰ BERENDEZÉSEINEK KEZELÉSE 52
A villamos ellenkapcsolás tilalma 52
A villamosmozdony áramszedőinek használata 52
A villamosmozdony áramszedőinek használata rendkívüli időjárás esetén 52
Áthaladás feszültségmentes szakasz alatt 52
Áthaladás fázishatár alatt 53
A vonat villamos energiaellátása 53
A felsővezeték megfigyelése, a hibák jelentése 53
Teendők áramszedő sérüléskor 53
Teendők a felsővezeték villamos energiaellátási zavarai, kimaradása esetén . 54
Villamosmozdony vizsgálata középállomáson 54
A villamos fékberendezés használata 54

4. VILLAMOS VONTATÓJÁRMŰVEK MEGHIBÁSODÁSAIRA VONATKOZÓ SZABÁLYOK 55
Általános szabályok 55

Mellékletek **56**

Függelékek **65**

1.0 UTASÍTÁS CÉLJA

Szabályozza az RCH által üzemben tartott illetve üzemeltetett mozdonyok személyzetének menetszolgálatára vonatkozó üzemi és műszaki szabályokat.

2.0 HATÁLY ÉS FELELŐSSÉG MEGHATÁROZÁSA

2.1 Az utasítás kiterjed

az RCH-nál foglalkoztatott, az F.2. sz. Forgalmi Utasítás hatálya alá tartozó vasútvonalakon szolgálatot végző mozdonyszemélyzetre, de az utasítás rendelkezéseit a mozdonyszemélyzeten kívül mindazoknak ismernie és alkalmaznia kell, akik a mozdonyszemélyzet részére műszaki jellegű utasítást adhatnak, a mozdony és a mozdonyszemélyzet ellenőrzésére jogosultak.
Jelen Utasítás teljes terjedelmében az RCH Intraneten megtekinthető, illetve az érintettek részére nyomtatott formában is átadásra kerül.

2.2 Az utasítás kidolgozásáért és karbantartásáért felelős

A Vontatás szervezet vezetője

2.3 Az utasítás módosítása

Az Utasítást, mellékleteit, függelékeit a Nemzeti Közlekedési Hatóság hagyta jóvá, UVH/VF/NS/A/271/1/2014. számon, 2014. január 30-án.
Minden további módosításának életbe léptetéséhez a Nemzeti Közlekedési Hatóság jóváhagyása szükséges.

3.0 FOGALMAK MEGHATÁROZÁSA

Mozdony: Vonóerő kifejtésére, vasúti elegy továbbítására és rendezésére alkalmas jármű, mely rendelkezhet utas-vagy poggyásztérrel is. Mozdonynak kell tekinteni az önjáró munkagépeket is.
A szinkron üzemmódba kapcsolt mozdonyokat vonatközlekedés és tolatás közben egy mozdonynak kell tekinteni.

Mozdonyvezető: Mozdonynak minősített jármű vezetője. Állomás területén kívül levő vonatnál- az Utasításban szabályozott esetben állomás területén is- a közlekedéssel kapcsolatos rendelkezéseit a vonat- és a pályaszemélyzet köteles végrehajtani. Közlekedéssel kapcsolatos rendelkezései előtt a rendelkezésre álló értekező berendezésen köteles a két szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjétől utasítást kérni.

Mozdonyszemélyzet: Mozdonyon (vezérlőkocsin) szolgálatot végző műszaki dolgozók gyűjtőelnevezése.

Üzemi Napló: a mozdony üzemeltetője által – a szolgálat alatt előfordult műszaki rendellenességek, illetve a mozdony üzemeltetésével összefüggő egyéb műszaki bejegyzések céljából – rendszeresített nyilvántartás.

4.0 UTASÍTÁS TARTALMA:

- I. rész valamennyi mozdony személyzetére vonatkozó általános rendelkezések,
- II. rész a dízelmozdonyok,
- III. rész a villamosmozdonyok személyzetére vonatkozó külön rendelkezések
- Mellékletek
- Függelékek

5.0 HIVATKOZÁSOK

- 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről
- 2012. évi I. törvény a munka törvénykönyvéről
- A Rail Cargo Hungaria Zrt. mindenkor hatályos Kollektív Szerződése
- 19/2011. (V. 10.) NFM rendelet a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól
- 203/2009.(IX. 18.) Kormányrendelet a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményekről és az egészségügyi vizsgálat rendjéről
- 6/2012.(VIII.1.) CEO Vagyonvédelmi utasítás
- 3/2013.(III.18.) CEO munkavédelmi szabályzat
- 6/2013.(V.24.) CEO környezetvédelmi szabályzat
- 7/2013.(V.24.) CEO belépési engedélyek, megbízólevelek kiadása
- 16/2012.(VI.29.) CFO határállomásokon történő munkavégzés
- 1/2013.(II.1.) CFO mobiltelefonok használata
- 3/2013.(II.1.) CFO mozdonyvezetők munkaszerződéstől eltérő foglalkoztatása
- 14/2010. (VII.19.) PVH START kártya

6.0 HATÁLYBALÉPTETÉS

Jelen utasítás 2014. július 1-jén lép hatályba.

7.0 MELLÉKLETEK

7.1 Mellékletek felsorolása

1. melléklet: Összeállítás a mozdonyszemélyzet szolgálati utasításairól és segédkönyvéről
2. melléklet: Az egyesített éberségi- és vonatbefolyásoló berendezések kezelési szabályzata

7.2 Függelékek felsorolása

1. függelék: Mozdonyvezetői időadatlap - minta
2. függelék: E.12. Műszaki Kocsiszolgálati Utasítás (kivonat)
3. függelék: Futásbiztonságot érintő meghibásodások esetén követendő eljárások
4. függelék: Utasítás a sebességmérő regisztrátumok kezelése és ellenőrzése (kivonat)
5. függelék: Az üzemi napló kitöltése és kezelése (végrehajtási utasítás)
6. függelék: Menetlevél kitöltési és kezelési utasítás (kivonat)
7. függelék: Kivonat a MEMO2 rendszer, bevezetéséről, üzemeltetéséről, az elektronikus adatszolgáltatásról az RCH mozdonyszemélyzet részére
8. függelék: Irányelvek a forgalmi balesetek esetén a vonatszemélyzet részéről követendő magatartásra
9. függelék: Mozdonyrádió, mobiltelefon használatára vonatkozó szabályzat a mozdonyszemélyzet részére
10. függelék: Ro-La forgalom bevezetésének körülményeiről és az üzemeltetés feltételeiről (kivonat)
11/a. függelék: A MÁV Zrt. D.4. sz. Utasítás előírásai a mozdonyszemélyzet részére (kivonat)
11/b. függelék: A GYSEV Zrt. D.4. számú Téli Forgalmi Utasítás előírásaiból a mozdonyszemélyzet részére (kivonat)
12. függelék: Mozdonyvezetőknek a szolgálatuk alatt maguknál tartandó eszközök, felszerelések
13. függelék: Rendkívüli esemény jelentés – minta
14/a. függelék: A mozdonyszemélyzet vonalismerete
14/b. függelék: A mozdonyszemélyzet típusismerete
15. függelék: RID utasítás (kivonat)

I. RÉSZ

VALAMENNYI MOZDONY SZEMÉLYZETÉRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. BEVEZETÉS

Kapcsolódó műszaki utasítások, segédletek

1.1. A mozdonyszemélyzetnek szolgálatvégzése során az alábbi műszaki utasítások meghatározott pontjait is ismernie kell és be kell tartani:

- E.2. sz. Fékutasítás
- E.12. sz. Műszaki Kocsiszolgálati Utasítás
- E.101. sz. Általános Utasítás a normál nyomtávú villamosított vasútvonalak üzemére
- E.106. sz. Utasítás a nem MÁV által üzemeltetett legfeljebb 1100 V feszültségű villamos felsővezeték közelében teljesített szolgálat ellátására.
- MÁV, GYSEV Műszaki Táblázatok
- MÁV, D.4. sz. Utasítás a téli időjárás alkalmával követendő eljárásra
- GYSEV, D.4 sz. Téliforgalmi Utasítás
- Útvonalkönyv
- RID írásbeli Utasítás

1.1.1. A jelen és az 1.1. pontban felsorolt utasításokon kívül is adható a mozdonyszemélyzet szolgálatára vonatkozó rendelkezés. Az ilyen rendelkezéseket parancskönyvben kell a mozdonyszemélyzet tudomására hozni, ezek azonban nem lehetnek ellentétesek a hatályos utasítások előírásaival.

1.1.2. Az egyes mozdonysorozatokra kiadott kezelési útmutatók előírásait – a jelen és az 1.1. pontban felsorolt utasításokon túl – a mozdonyszemélyzetnek be kell tartani.
.

2. A MOZDONYOK SZEMÉLYZETI BETÖLTÉSE, KISZOLGÁLÁSA

A mozdonyok személyzeti betöltése

2.1. A mozdonyok műszaki kiszolgálásához a járművön egy – a járműkategóriára érvényes képesítéssel rendelkező – mozdonyvezetőnek kell szolgálatot teljesíteni. A távvezérelt mozdonyokra nem kell külön kiszolgáló személyzet.

2.1.1. A mozdonyokra a mozdonyvezetőn kívül – szükség esetén – mozdonyvezető-gyakornokot, típus-, vagy vonalismereti szolgálatot teljesítő dolgozót, illetve pilótát, a különleges menetekhez, próbákhoz külön rendelkezés alapján műszaki próbavezetőt, illetve a bevezető rendelkezés szerinti kísérőt kell vezényelni.

2.1.2. Hidegen továbbított, kivéve az áruként, saját kerekein feladott mozdonyt, az adott járműre típusismerettel rendelkező mozdonyvezetőnek kell kísérnie.

2.1.3. Nem kell külön mozdonyvezetőnek kísérni:
- a külön menettel, hidegen továbbított mozdonyokat,
- közvetlenül a vonómozdony után vonatba sorozott, hidegen továbbított mozdony(oka)t,
- szolgálatképtelenné vált és a saját vonatában továbbított, az eredeti közlekedésének megfelelően besorozott mozdony(oka)t,.

ha a vonómozdony vezetője a szállított jármű(vek) kiszolgálására is érvényes képesítéssel (típusismerettel) rendelkezik.

2.1.4. Fagyveszély esetén – jól működő hőntartó berendezés hiányában, ha a dízelmotor(ok) hűtővízköre nincs fagyálló folyadékkal feltöltve – a mozdony üzemelő dízelmotorját vasúti járművezetői engedéllyel, az adott járműre típusismerettel rendelkező dolgozónak szakaszosan kell járatni .

A mozdonyokon szolgálatot végzők létszáma

2.2. A mozdony vezetőállásán a mozdonyvezető egyedül, vagy mellette figyelőszolgálatot is ellátó dolgozóval teljesít szolgálatot (F.2. sz. Forgalmi Utasítás 12.3. pont). A figyelőszolgálatot ellátó dolgozó figyelési kötelezettségének – egyéb teendői mellett – a Forgalmi Utasításban szabályozott módon köteles eleget tenni.
Figyelőszolgálatot láthat el a mozdony (vonat) megállítására kioktatott, az F.2. sz. Forgalmi Utasítás 1.2.57. pontjában meghatározott személy.

3. MOZDONYSZOLGÁLATRA BEOSZTÁS FELTÉTELEI

A mozdonyszolgálatra beosztható általános feltételei

3.1. Mozdonyszolgálatra olyan dolgozók oszthatók be, akik:
- a járműkategóriára előírt hatósági képesítéssel (vasúti járművezetői engedéllyel) rendelkeznek,
- erre a szolgálatra egészségügyi szempontból alkalmasak,
- a szolgálatra kijelölt vonalak, illetve szolgálati helyek tekintetében a mindenkor hatályos jogszabályi feltételeknek megfelelő ismerettel és időszakos vizsgával rendelkeznek (vonalismeret, állomásismeret)..
- a kiszolgálandó mozdonyra a mindenkor hatályos jogszabályi feltételeknek megfelelő ismerettel és időszakos vizsgával rendelkeznek (típusismeret).
- rendszeres oktatásban részesülnek vagy beosztásuknál fogva önképzésre kötelezettek és az előírt anyagból időszakonként eredményes vizsgát tesznek.

A mozdonyvezetők képesítése

3.2. dízelmozdonyon végzett szolgálathoz országos közforgalmú vasúti dízelmozdonyvezetői, villamosmozdonyon végzett szolgálathoz országos közforgalmú vasúti villamosmozdonyvezetői képesítés szükséges.

3.2.1. Az olyan mozdonyra, amely valamely vasúti üzem területét nem hagyja el, sajáthasználatú vasúti járművezetői engedéllyel rendelkező dolgozó is beosztható.
Sajáthasználatú vasúti járművezetői engedéllyel rendelkező dolgozó a sajátcélú vasút vagy járműfenntartási telep és a közforgalmú állomás között járművekkel közlekedhet, a nyílt vonal érintése nélkül.

A vonal, állomás, illetve vontatási telep ismerete

3.3. A mozdony személyzetének minden olyan vonal és állomás helyi viszonyait ismernie kell, amelyen vonali, illetve rendszeres tolatószolgálatot teljesít. A vonal-, illetve állomásismeret megszerzésére, nyilvántartására, valamint az érvényességére vonatkozó részletes előírásokat jelen utasítás hatálybalépésekor a 19/2011. (V.11) NFM rendelet tartalmazza.

3.3.1. Ha a mozdonyvezető járművével olyan járműfenntartási telepre jár be, amelyet nem ismer, akkor a telep vágányhálózatán járművével csak előzetes tájékozódás vagy a telepet ismerő kísérő jelenlétében végezhet mozgást.

A mozdonyvezetők típusismerete, a típusismeret megszerzése

3.4. A mozdonyvezető csak azokon a járműveken végezhet önálló mozdonyvezetői szolgálatot, amelynek a műszaki kiszolgálásához, kezeléséhez, vezetéséhez megfelelő elméleti és gyakorlati ismeretekkel (típusismerettel) rendelkezik.

3.4.1. A típusismeret megszerzésére vonatkozó részletes elő-

írásokat jelen utasítás hatálybalépésekor a 19/2011. (V.11) NFM rendelet tartalmazza.

Rendszeres oktatás és vizsgáztatás

3.5. A mozdonyszemélyzet rendszeres oktatására és vizsgáztatására vonatkozó részletes, normatív szabályokról külön jogszabály, valamint az RCH mindenkor hatályos Képzési Utasítása rendelkezik.

3.5.1. Akik az időszakos vizsgákon nem feleltek meg valamely vizsgamodulból, vonal- vagy típusismereti vizsgából, azok a vizsga jellegének megfelelő mozdonyszolgálatra nem vezényelhetők. Ilyen szolgálatra csak akkor lehet őket újból beosztani, ha sikeres időszakos vizsgát tettek.

4. A MOZDONYSZEMÉLYZET VEZÉNYLÉSE

A vezénylés alapja

4.1. A mozdonyszemélyzetet, a mozdony- és személyzeti forduló, továbbá az előrelátható egyéb igények alapján – a mozdonyszolgálatra beoszthatóság feltételei szerint és időszakra – a vezénylő vagy a személyzet vezénylésével megbízott dolgozója, a munkaviszonyra vonatkozó szabályok szerint, a Kollektív Szerződés (KSz.) előírásainak megfelelően, meghatározott időszakra előre vezényli.

4.1.1. Az előrevezényléstől szükség esetén el lehet térni a KSz., (ennek hiányában az Mt.).- munkaidő beosztás módosítására vonatkozó előírásai szerint.

4.1.2. Ha a mozdonyszemélyzet a vezénylésének bármilyen okból (pl.: vonalismeret hiánya) nem tud eleget tenni, akkor azt azonnal jelentenie kell.

A vezénylési rend

4.2. A mozdonyszemélyzet az elektronikusan kapott elővezénylés alapján veszi tudomásul következő szolgálatát.

4.2.1. Amennyiben a mozdonyszemélyzet a szolgálattól bármilyen okból távol marad, akkor ezt a lehető legkorábbi időpontban – szükség esetén más személy segítségével is – munkaidőben a vezénylőnek, munkaidőn kívül a hálózati vontatási főirányító tudomására kell hoznia.

4.2.2. A mozdonyszemélyzet hosszabb távolléte esetén (szabadság, betegállomány, egyéb távollét.) legkésőbb a távollétének utolsó napján köteles a beosztásáról érdeklődni.

4.2.3. Az előtervezési időszakban a mozdonyszemélyzetnek lehetősége van, a munkaidő-beosztásával kapcsolatos kérelmeket eljuttatni elektronikus formában a vezénylőnek, aki jogosult a kérelmek elbírálására és a munkaidő-beosztás aktualizálására, azonban ennek benyújtási határideje a hatályos KSz.-ben meghatározott előtervezés kiadását megelőző öt munkanappal lehetséges.

Utazási idő

4.3. A vezénylést lehetőség szerint úgy kell elkészíteni, hogy a jelentkezési hely a mozdonyszemélyzet lakhelyéről 1,5 órán belül megközelíthető legyen. Erre az időtartamra díjazás nem jár. Abban az esetben, ha a jelentkezési helyre vagy a lakhelyre történő utazás időtartama a 1,5 órát meghaladja, akkor a jelentkezési helyre illetve a lakhelyre a 1,5 órát meghaladó időtartamra a mozdonyszemélyzetet a KSz.-ben meghatározott díjazás illeti meg. Részletes szabályokat a hatályos KSz. tartalmaz.

Munkaidő elszámolásával kapcsolatos nyomtatványok

4.4. A havi munkaidő elszámolással kapcsolatos nyomtatványok leadási határidejét vagy az elektronikus adatközlést – amennyiben külön utasítás másképpen nem rendelkezik – jelen utasítás szabályozza.

Az elszámoláshoz szükséges nyomtatványok vagy elektronikus adatok valóságtartalmáért az azt kitöltő munkavállaló felel.

4.4.1. Az Időadatlap nyomtatványt **(1. sz. függelék)** vagy elektronikus megfelelőjét minden hónap utolsó napját követő második munkanapig a munkáltató részére el kell juttatni. Ez a dokumentum az alapja az utazási idő elszámolásának is.

4.4.2. A munkaviszony mellett, a munkáltató engedélyével további munkaviszonyt létesítő mozdonyvezető köteles időadatlapjának leadásával egy időben a vezénylő részére nyilatkozni a további munkaviszonyában vasúti közlekedésbiztonsággal összefüggő munkakörben keletkező vezetési idejéről, továbbá a jogszabályban rögzített pihenőidők meglétéről.

4.4.3. Az Ausztriában munkát végző mozdonyvezetők kötelesek a vonatkozó utasításban meghatározottak szerint, határidőben leadni elszámolási nyomtatványukat.

4.4.4. A munkaidő elszámolása elektronikus adatszolgáltatással is lehetséges. Részletes szabályozása a program kezelési kézikönyvében található **(7. sz. függelék)**.

5. A MOZDONYSZEMÉLYZET SZOLGÁLATELLÁTÁSÁRA VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

Szolgálati magatartás, a szabályok betartása

5.1. A mozdonyszemélyzet fő feladata a vonattovábbítás és a vontatójárművel végzett tolatás. Szolgálata során köteles fegyelmezett, utasításszerű magatartást tanúsítani. Mindent el kell követnie annak érdekében, hogy az emberi életek és anyagi javak épségét megóvja.

5.1.1. A mozdonyszemélyzetnek minden helyzetben körültekintően, nyugodtan és határozottan kell viselkedni. Helyét mindaddig nem hagyhatja el, amíg a veszély elhárítására, vagy annak csökkentésére, illetve az élet és vagyonbiztonság megóvására irányuló összes lehetséges intézkedést meg nem tette.

5.1.2. A mozdonyszemélyzet köteles a munkáját a szolgálati utasítások, a menetrend, valamint az érvényes rendeletek és szabályok alapján pontosan és gazdaságosan végezni. A részükre előírt szolgálati, műszaki, jelzési, forgalmi, munkakörével kapcsolatos tűz-, környezet-, és munkavédelmi előírásokat tudniuk és alkalmazniuk kell. A mozdonyszemélyzetnek elsősorban az F.2. sz. Forgalmi Utasítás vonatkozó előírásai szerint kell eljárnia.

5.1.3. A mozdonyszemélyzet köteles a 6. sz. fejezetben részletezett óvórendszabályokat pontosan betartani és hatáskörében gondoskodnia kell arról, hogy azokat mások is betartsák.

5.1.4. A mozdonyszemélyzetnek rendelkezésére kell bocsátani azokat az utasításokat és segédkönyveket, amelyek tartalmát szolgálatának szabályszerű ellátása érdekében ismernie kell.
A mozdonyszemélyzet által használt utasítások, menetrendi anyagok kezelésére vonatkozó eljárásokat az 1. sz. melléklet tartalmazza.

5.1.5. A mozdonyszemélyzet köteles az utasításokhoz, menetrendekhez, segédkönyvekhez kiadott pótlékokat, kiegészítéseket vagy módosításokat életbelépésüknek megfelelően helyesbíteni, ezek alól kivételt képeznek az elektronikusan kapott dokumentumok. Részletes szabályozásukat a **7. sz. függelék** tartalmazza.

Figyelési kötelezettség, rendelkezések végrehajtása

5.2. A mozdonyszemélyzet figyelési kötelezettségét a Jelzési és Forgalmi Utasítás részletesen szabályozza. A mozdonyvezetőnek a mozdony üzemével, és a mellé beosztott dolgozó felügyeletével kapcsolatos munkáját úgy kell végeznie, hogy figyelési kötelezettségének eleget tudjon tenni.

5.2.1. A vonatközlekedésnél és tolatószolgálatban a mozdonyszemélyzet a közlekedést szabályzó személyek, illetve a tolatás vezetésével megbízott dolgozó tolatás lebonyolítására vonatkozó forgalmi jellegű, utasítás szerinti rendelkezéseit köteles végrehajtani.

5.2.2. Ha egyes pályarészeken vagy műtárgyakon különleges feltételekkel kell áthaladni, akkor a mozdonyszemélyzet köteles az illetékes szakszolgálat intézkedésre jogosult alkalmazottjának helyszíni utasításait is követni.

A vezetőálláson tartózkodók szolgálati viszonya, az ott tartózkodás feltételei

5.3. Szolgálat közben a mozdonyvezető a figyelőszolgálatot ellátó dolgozók, a mozdonyvezető gyakornok, kiképzésre beosztott mérnökök és technikusok számára rendelkezések adására jogosult.

5.3.1. A mozdonyon utazásra jogosító engedéllyel rendelkező személyek és az ott figyelőszolgálatot ellátó dolgozónak a mozdonyra lépésére, valamint az ott tartózkodásukra vonatkozó előírások és közlekedésbiztonsági feltételek betartásáért a mozdonyvezető felelős. Ebben a vonatkozásban az engedéllyel rendelkező személyek felé – kivéve az 5.4. pont alá tartozókat – a mozdonyvezető rendelkezésre jogosult.

5.3.2. A mozdonyvezető köteles a mozdony vezetőállásán tartózkodásra kiállított sorszámmal ellátott engedélyt megvizsgálni. Jogosulatlan felhasználás esetén az engedélyt be kell vonni és az esetről jelentést kell tenni.

5.3.3. A mozdonyon ittas személy nem tartózkodhat. Amennyiben az alkoholos befolyásoltság gyanúja felmerül, köteles erről jelentést tenni a hálózati vontatási főirányító részére. Ennek betartatása a mozdonyvezető felelőssége.

5.3.4. A nemdohányzók védelméről és a dohánytermékek fogyasztásának, forgalmazásának egyes szabályairól szóló 1999. évi XLII. törvényben foglaltak szerint a mozdonyon dohányozni tilos.

A mozdonyszemélyzet feljebbvalói és tartózkodásuk a vezetőálláson

5.4. A mozdonyszemélyzet feljebbvalói azok a személyek, akik beosztásuknál fogva felügyeleti igazolványuk vagy szolgálati megbízólevelük alapján vontatási ügyekben is ellenőrzésre és intézkedésre jogosultak.

5.4.1. Az ellenőrzést végző feljebbvaló a járműre való felszállás előtt köteles magát a mozdonyvezetőnél az ellenőrzésre és a vezetőálláson tartózkodásra jogosító igazolványával, megbízólevelével igazolni.

5.4.2. A mozdony vagy mozdonyszemélyzet ellenőrzése céljából a mozdonyra, lépő feljebbvalónak a mozdonyvezető – az ellenőrzést végző kérése szerint – köteles:

- bemutatni a **12. sz. függelék**ben előírt dokumentumokat, eszközöket és a menetokmányokat,
- jelentést tenni a kapott szóbeli és írásbeli rendelkezésekről, a mozdony műszaki állapotáról, az előfordult rendkívüli eseményekről, valamint
- a vezetőálláson tartózkodó további személyek mozdonyon tartózkodásának jogosultságáról.
- A fuvarlevelek hiánytalan állapotban történő továbbításáért a mozdonyvezető a felelős. A lezárt fuvarokmányok esetleges felbontásának tényét és okát a menetlevél/elektronikus menetlevél „megjegyzések" rovatában kell feltüntetni.

A mozdony ápolása, tisztántartása

5.5. A mozdonyszemélyzetnek a szolgálati időnek minősülő várakozási időket – kivéve a munkaközi szünetet – a mozdony ápolására és tisztántartására, homokkal történő kiszerelésére kell fordítani, ha a tárgyi és munkabiztonsági feltételek ezt lehetővé teszik.

5.5.1. A mozdonyvezető és a mozdonyon tartózkodó személyek kötelesek megőrizni a géptér és a vezetőállás tisztaságát.

Felelősség az üzemanyagok gazdaságos felhasználásáért

5.6. A mozdonyszemélyzet az üzemanyagok és a villamos energia gazdaságos felhasználásáért felelős. Helytelenül értelmezett takarékosságból a közlekedés biztonságot, a mozdony üzembiztonságát és műszaki állapotát, valamint a vonat menetrendszerűségét nem szabad veszélyeztetni.

A mozdony felszerelési tárgyai és szerszámai

5.7. A mozdony felszerelési tárgyai és szerszámai megőrzéséért, állapotuk megóvásáért szolgálatában a mozdonyszemélyzet felelős. Amennyiben a mozdonyvezető valamely felszerelési tárgy és/vagy szerszám hiányát észleli, azt az Üzemi Naplóban kell feltüntetni, és eseményjelentésben a vontatási reszortosnak jelenteni

Szerkezeti változtatások, módosítások

5.8. A mozdony alkatrészeit, berendezéseit a mozdonyszemélyzetnek eltávolítani, nem szabványosra cserélni, beállítási értéküket megváltoztatni, a működtető és védelmi reléket, biztonsági berendezéseket üzemen kívül helyezni, átkötni az üzemeltetésnél az előírásoktól eltérő anyagokat használni tilos.

Eljárás a mozdonyszemélyzet szolgálatképességének csökkenése, illetve szolgálatképtelensége esetén

5.9. Ha a mozdony mozgása közben a vezetőálláson egyedül szolgálatot teljesítő mozdonyvezető szolgálatképessége valamely okból annyira csökken, hogy a pályát, a jelzéseket nem tudja kétséget kizáróan megfigyelni vagy a mozdonyt nem tudja biztonságosan vezetni, akkor a vonatot meg kell állítania, illetve a tolatást meg kell szüntetnie. Továbbhaladni csak akkor szabad, ha a mozdonyvezető a szolgálatképességét visszanyerte. Ha ez előreláthatólag hosszabb időt venne igénybe, vagy megfelelő elsősegélynyújtásra az adott körülmények között nincs lehetőség, akkor a rendelkezésre álló eszközzel segítséget kell kérni.

5.9.1.Ha az egy személy által kiszolgált mozdonyt a mozdonyvezető cselekvésképtelenné válása (szolgálatképtelensége) esetén az éberségi berendezés állítja meg, akkor a vonatnál, illetve a mozdony közelében szolgálatban lévő vagy a rendkívüli megállás okát kutató vasutas dolgozók valamelyike köteles a vezetőállásra felmenni, illetve arra intézkedni. A vezetőállásra felmenő dolgozó köteles a kéziféket/rögzítő féket meghúzni, illetve fékezőállásba kapcsolni, elsősegélyt nyújtani és a történteket a forgalmi szolgálattevőnek vagy a forgalmi vonalirányítónak jelenteni.

5.9.2. Ha a mozdony vezetőállásán a cselekvőképtelenné vált mozdonyvezető nem egyedül teljesít szolgálatot, akkor a megálláshoz és az elsősegélynyújtáshoz szükséges intézkedéseket, valamint az eset jelentését a szolgálatképesen maradt dolgozónak kell megtennie. A vonat, illetve a mozdony megállítása után mindig a szolgálatképtelenné vált dolgozó elsősegélyben részesítése az első teendő.

5.9.3. A vonatot továbbító mozdonyvezető szolgálatképtelensége esetén a menet a végállomásig (mozdonyváltó állomásig) a Forgalmi Utasításban szabályozott módon folytatható, ha a vonatnál található olyan – a járműre érvényes képesítésű és az adott mozdonyvezetői szolgálatba állítás feltételeivel is rendelkező – személy, aki a mozdonyvezető szolgálatát átveszi.

5.9.4. Amennyiben az 5.9.2. - 5.9.3. pontokban leírt módon a szolgálatképtelenné vált mozdonyvezető feladatainak átvétele nem biztosítható, akkor a végállomásig a menet csak a leváltó mozdonyvezető megérkezése után folytatható.

5.9.5. Ha a mozdonyvezető mellett szolgálatot teljesítő dolgozó válik szolgálatképtelenné, illetve ha a mozdonyvezető szolgálatát ő veszi át és egyébként a vezetőálláson műszaki feladatai nincsenek, akkor őt a vonatnál található, figyelőszolgálat feltételeinek megfelelő dolgozó helyettesítheti.

Jelzőlámpák kezelése

5.10. Az F.1. sz. Jelzési Utasítás: A vonatok elejének és végének jelzésére, valamint a járműveken alkalmazandó jelzésekre vonatkozó előírásait be kell tartani.

5.10.1. A pálya, a jelzők, a jelzések megfigyeléséhez sötétben a távolsági fényszórót kell használni, kivéve sűrű havazás, köd, illetve az elvakítás veszélye esetén.

5.10.2. Állomás (szolgálati hely) területén az ott tartózkodó vonatok és a tolatást végző mozdonyok megjelölésére a lámpák tompított fényét kell használni.

5.10.3. Jelzőfényt és csak ennek hiányában tompított fényt kell használni az üzemben lévő, de bármely ok miatt várakozó mozdonyok megjelölésére, valamint a vonat végét jelző vörös jelzőüveg átvilágítására.

A mozdonyvezető általános érvényű kötelességei

5.11. A mozdonyvezető kötelességei az előzőekben felsoroltakon túl:

- gondoskodni arról, hogy szolgálati ideje alatt a mozdonyon illetéktelen személy ne tartózkodjon, azt illetéktelen el ne indíthassa,

- a mellé beosztott vontatási dolgozó munkájára felügyelni és a mellé megbízás alapján beosztott gyakornokot a jármű szerkezetére, kezelésére, valamint a vonal helyi jellegzetességeire oktatni,

- a jármű üzemanyagkészletének kiegészítéséről gondoskodni, az elfogyasztott üzem-, kenőanyagokat kivételezni és a segédanyagok átvételét elismerni,

- a menetlevelet a **6. sz. függelék**ben szabályozottak szerint vezetni, az előfordult rendellenességekről, szabálytalanságokról, balesetekről írásbeli jelentést tenni,

- az üzemi naplót az **5. sz. függelék** szerint vezetni, kezelni,

- a kapott írásbeli rendelkezések mozdonyvezetői példányát és a fékpróba bárcát előírás szerint (**2. sz. függelék**) kezelni,

- az üzem közben előforduló és a rendelkezésére álló eszközökkel elhárítható meghibásodásokat megszüntetni,

- meghibásodás esetén a továbbhaladás vagy továbbüzemeltetés lehetőségét, illetve feltételeit (pl. sebességkorlátozás, vonatba sorozás) eldönteni,

- a vezetőálláson a figyelőszolgálatot teljesítő dolgozót szükség esetén a mozdony (vonat) megállítására indulás előtt kioktatni,

- a vonat energiaellátásával (fűtés-hűtés) kapcsolatos teendőket a **2. sz. függelék**-ben kivonatolt E.12. sz. Utasítás 4. fejezetében előírtak szerint, a biztonsági szabályok betartásával megtenni.

A mozdonyvezető mellett szolgálatot teljesítő vontatási dolgozó kötelességei

5.12. A mozdonyvezető mellett szolgálatot teljesítő vontatási dolgozó az általános szabályokon túlmenően köteles:

- a pálya, a jelzők és jelzések megfigyelése közben minden olyan eseményt, amely fontosnak látszik, vagy amelynek jelentőségével nincs tisztában, a mozdonyvezetőnek jelenteni,

- a mozdonyvezetőnek a jármű kiszolgálásában, karbantartásában, tisztításában és a járművön lévő berendezések megfigyelésében segédkezni,

- tevékenységét a mozdonyvezető rendelkezése szerint ellátni,

- a mozdonyvezető szolgálatképtelenné válása esetén a vonatot (mozdonyt) megállítani és az 5.9.2. pont szerint eljárni.

A mozdonyvezető mellett szolgálatot teljesítő vontatási dolgozóra vonatkozó előírások a figyelőszolgálatra beosztott mozdonyvezetőkre (segéd-mozdonyvezetőkre), gyakornokokra, típus-, vagy vonalismereti szolgálatot teljesítő dolgozókra is érvényesek.

6. BIZTONSÁGI SZABÁLYOK

Óvórendszabályok

6.1. A mozdony megvizsgálása, tisztítása, javítása, kiszerelése közben ügyelni kell arra, hogy a járműnek minden szándékolt vagy véletlen mozgása, géprészeinek mozgása (forgása), villamos feszültség alatt álló berendezései, illetve a villamos energiaellátó rendszer a rajta foglalatoskodó, vagy a jármű közelében tartózkodó személyekre ne legyen veszélyes.

6.1.1. A mozdonyok villamos berendezésein végzett munkák (pl. vizsgálat, hibakeresés stb.) során – érintésvédelmi szempontból – a II. és III. részek 2. fejezetében foglaltakat be kell tartani.

6.1.2. A mozdonyokon a mozgó (forgó) géprészek veszélyességére, azok megközelítése során külön figyelmet kell fordítani.

6.1.3. Üzemanyag vételezése közben a mozdonyt be kell fékezni, a dízelmotor(oka)t le kell állítani.

6.1.4. A mozgásban lévő mozdonyról a visszapillantó tükör külső vonalán kívülre kihajolni vagy a jármű futóhídjára kimenni tilos.

6.1.5. A mozgásban lévő mozdony géptér (védház), valamint vezetőfülke ajtóit mindig csukva kell tartani.

6.1.6. Mozgásban lévő mozdony gépterében a mozdonyszemélyzeten és a jármű ellenőrzését, vizsgálatát végző dolgozón kívül más személynek tartózkodni tilos. A jármű ellenőrzését, vizsgálatát végző dolgozó – a vonatkozó biztonsági szabályok betartásával – menetközben is tartózkodhat a géptérben.

6.1.7. A mozdony tartózkodásra kiképzett homlokán (hídlásán), oldaljárdáján, homloklépcsőjén a jármű haladó mozgása közben – indokolt esetben – csak a tolatócsapat tagjai, vagy a jármű mozgásának irányítására jogosult személy(ek) tartózkodhatnak.

6.1.8. A mozdonyszemélyzetnek a mozdonytetőn munkát végezni nem szabad. A mozdonyszemélyzet csak a mozdony mellől, rátekintéssel végezhet hibafeltárást. A mozdony tetejére nem léphet fel, ott munkát csak az E.101. sz. Utasításban meghatározott személyek végezhetnek.

Mozdonyok mozgása, mozgatása járműfenntartási telepen

6.2. A járműfenntartási telep területén a mozdonyok mozgatását, mozgását – a jelen előírások betartásán túl – az Üzemi Rendben szabályozott módon és az ott meghatározott dolgozó engedélyével, illetve vezetésével szabad végrehajtani.

6.2.1. Egymással nem kapcsolt mozdonyok esetén a követő jármű vezetője köteles az előtte haladó járműtől állandóan a sebességtől függő és a fékútnak megfelelő távolságban maradni.

Az eltávozás a mozdonytól

6.3. A mozdonyvezető általában csak azt követően távozhat el a mozdonyától, ha azt üzemen kívül helyezte (kivétel: 6.3.5.), megfutamodás ellen biztosította és a külső nyílászáróit lezárta olyan módon, hogy oda illetéktelen személy ne juthasson be. Járműfenntartási telep területén a **11.3.** pont szerint kell eljárni.

6.3.1. Ha a vonatok továbbítása között vagy tolatás közben a villamos-, vagy dízelmozdonynak állomáson kell várakoznia, de azzal az előre kapott értesítés szerint mozgást nem kell végezni – és dízeljármű esetében fagyveszély nincs –, akkor azt a mozdonyvezetőnek nem kell őrizni, a járműtől a forgalmi szolgálattevő engedélyével eltávozhat a 6.3. pontban leírtak betartásával.

6.3.2. A vezetőfülkét a mozdonyszemélyzetnek menetközben – életveszély esetét kivéve – elhagyni nem szabad. Menetközben bekövetkezett rendellenesség esetén a mozdonyvezető csak akkor hagyhatja el a vezetőfülkét és mehet a rendellenességet felkutatni, ha előzőleg a mozdonyt megállította és megfutamodás ellen biztosította.

6.3.3. Ha két vezetőfülkével ellátott mozdonyon a menetirányban elöl levő vezetőfülkében a menethez szükséges kapcsoló-berendezések menetközben meghibásodnak, akkor a mozdonyvezető köteles a vonatot azonnal megállítani. A vonatot ilyen esetben a másik vezetőfülkéből kell – az F.2. sz. Forgalmi Utasításban a tolt vonatok részére előírt szabályok betartásával – a legközelebbi állomásig továbbítani.

6.3.4. Műszaki hiba miatt megállt vonat mozdonyvezetője köteles az F.2. sz. Forgalmi Utasításban foglaltak szerint eljárni. A mozdonyvezető – továbbhaladáshoz szükséges – feladatai ellátásához a **6.3.** pontban leírtak betartása mellett eltávozhat a mozdonyától.

Előfordulhat, hogy a hiba feltárásához, illetve elhárításához szükséges a mozdony egyes berendezéseinek üzeme (pl.: sűrített levegő utántáplálása). Ebben az esetben a mozdonyt nem kell üzemen kívül helyezni, de a járműtípustól függően a kezelőszerveit olyan állásba kell állítani, hogy annak saját géperőből történő megindulása, vonóerő kifejtése kizárt legyen. A **6.3.** pontban leírtak szerint kell az ilyen módon őrizetlenül

hagyott mozdony állvatartását biztosítani és az illetéktelen személy feljutását megakadályozni.

6.3.5. Azokat a villamos járműveket, amelyek parkoló vagy előfűtési üzemmód lehetőségével rendelkeznek, a mozdonyvezető az alábbi technológia betartásával felengedett áramszedő, bekapcsolt főmegszakító mellett is elhagyhatja, és az üzemmód aktiválását követően nem felelős a jármű üzeméért;

- parkolóhelyzet vagy előfűtési üzemmód alkalmazása maximálisan 12 óra időtartamra.
- a mozdonyokat megfutamodás ellen biztosítani kell
- az ajtókon nem maradhat nyitási engedély, a mozdonyokat be kell zárni
- a járműveken nem tartózkodhat senki (erről a mozdonyvezetőnek meg kell győződnie);
- ajtó központi reteszelése (vésznyitás megakadályozása), ha van erre szolgáló impulzuskapcsoló.

A parkolóhelyzetben vagy előfűtési üzemmódban elhagyott vonat állvatartásáról az E.2. sz. utasításban a féktechnikailag leállított állapotban magára hagyott szerelvényre vonatkozóak szerint kell gondoskodni.

Részletes szabályozást a járművek kezelési kézikönyve tartalmaz.

6.3.6. A 6.3.5. pontban felsorolt járműveknél a szolgálatban lévő mozdonyvezető hosszabb tolatási-, technológiai-, illetve munkaközi szünetekben, továbbá fordulóállomási kötöttségek, előre tervezett/nem tervezett hosszabb tartózkodási idők esetén a hálózati vontatási főirányító engedélyével alkalmazhatja a parkoló vagy előfűtési üzemmódot úgy is, hogy a járművön tartózkodik. Ebben az esetben és időtartamban nem felel a járműért így vezetési időnek sem minősül. Részletes szabályokat a 7. sz. függelék tartalmaz.

7. TŰZBIZTONSÁGI SZABÁLYOK

A mozdonyszemélyzet tűzvédelmi feladatai

7.1. A mozdonyok üzemeltetése, vizsgálata során gondoskodni kell a tűzveszélyes helyek fokozott vizsgálatáról. A járműtűz elkerülése érdekében a tűzveszélyt okozó rendellenességek megszüntetésére haladéktalanul intézkedni kell.

7.1. A mozdonyokon tűzveszélyes folyadékot szállítani tilos!

Tűzoltókészülékek a mozdonyokon

7.2. A mozdonyszemélyzet a vezetőálláson alkalmazott kézi tűzoltó készülékek meglétéről, a leltári tárgyak jegyzéke alapján (üzemnapló), üzemképességükről és sértetlenségükről köteles meggyőződni.

7.2.1. A kézi tűzoltó készülékeket a szabványban előírt tárolóhelyétől elzárni, eltorlaszolni, letakarni még átmenetileg sem szabad.

7.2.2. A kiürült vagy üzemképtelenné vált kézi tűzoltó készülékről az Üzemi Naplóba kell bejegyzést tenni és a vontatási reszortosoknak jelentést tenni, akik intézkednek a cseréről. A cserét csak akkor lehet a következő vizsgálatig halasztani, ha a mozdonyon rendszeresített tűzoltó készülékek legalább fele, a teljes oltókapacitásukkal üzemképesek maradtak.

Eljárás mozdonyoknál keletkezett tűz esetén

7.3. Tűz vagy tűzre utaló jelenség (szokatlan szikrázás, füst, égési szag) esetén a mozdonyt azonnal üzemen kívül kell helyezni és a vonatot gyorsfékezéssel meg kell állítani. Alagútban, hídon, továbbá két- vagy többvágányú pályán a szomszédos vágányokon tartózkodó vonat mellett a vasútvonalat keresztező országos villamos távvezetéktől mért 40 m távolságon belül tilos megállni, ezeken a pályarészeken a mozdonyvezető használhatja a vonat vészfékáthidaló rendszerét – ha van.

7.3.1. Meg kell állapítani a tűz keletkezési helyét és terjedelmét. Ha arra mód van, az égő mozdony közeléből a veszélyeztetett járműveket és egyéb éghető anyagokat el kell távolítani. Ha a lángok a felsővezetéket, vagy annak tartozékait 2 méteren belül megközelíthetik, kezdeményezni kell a felsővezeték feszültségmentesítését.

7.3.2. A mozdony személyzete köteles a tűz oltására minden lehetőséget és eszközt felhasználni, a szükség szerinti kézi tűzoltó készüléket igénybe venni.

7.3.3. A biztonsági teendők megtétele után, a mozdonyon rendszeresített tűzoltó készülékkel (berendezéssel) a tűzoltást haladéktalanul meg kell kezdeni. Vízzel vagy

habbal oltást villamosított vonalakon csak a villamos felsővezeték kikapcsolása és a földelés végrehajtása után szabad megkezdeni. Egyes haboltók a rajtuk levő feltételek betartása esetén a feszültség alatt álló berendezések oltására is alkalmasak lehetnek.

7.3.4. Az égő járműtől csak akkor szabad eltávozni, ha a tűz vagy annak következményei a személyes biztonságot veszélyeztetik.

A tűzeset jelzése

7.4. Állomáson, illetve vonalon keletkezett mozdonytüzet a mozdonyszemélyzet haladéktalanul köteles a forgalmi szolgálattevőnek, vagy a forgalmi vonalirányítónak jelezni.

7.4.1. Járműfenntartási telepen keletkezett mozdonytűz esetén az Üzemi Rend szerint kell eljárni.

7.4.2. A jelzéssel egy időben a tűz oltását is el kell kezdeni.

8. A SZOLGÁLATBALÉPÉS, VÁLTÁS ÉS A SZOLGÁLAT BEFEJEZÉSE

Jelentkezés

8.1. A mozdonyszemélyzetnek minden szolgálatbelépés előtt másfél órával, vagy a szolgálati rendben tervezett munkakezdési helyre való utazás megkezdése előtt szolgálati mobiltelefonon kell jelentkezni a hálózati vontatási főirányítónál.

Menetlevelek kezelése

8.2. Az RCH mozdonyvezetője menetlevelet/elektronikus menetlevelet köteles kitölteni minden vonattovábbítás során. A szolgálathoz szükséges menetlevél mennyiséget a mozdonyon vagy a tartózkodóban tudja felvenni. Az elektronikus menetlevél kezelésére vonatkozó részletes szabályozást a **7. sz. függelék** tartalmazza.

A mozdonyvezető kötelességei jelentkezéskor

8.3. A mozdonyvezető köteles jelentkezéskor:
- józan kipihent szolgálatképes állapotban rendelkezésre állni.
- a parancskönyvi rendelkezések tudomásulvételét aláírásával igazolni. Elektronikus parancskönyvi rendelkezések tudomásul vételének szabályozását a **7. sz. függelék** szabályozza.
- a szolgálat ellátásához szükséges eszközöket átvenni,
- amennyiben nem ismeri a vonalat, állomást vagy mozdonyt, amelyre beosztanák, köteles arról jelentést tenni a hálózati vontatási főirányítónak.

Lejelentkezés szolgálat befejezésekor

8.4. A mozdonyszemélyzet a szolgálat befejezésekor – járművének előírt kezelése, lezárása vagy átadása után – köteles a hálózati vontatási főirányítónál lejelentkezni. Amennyiben a járművön a szolgálat ellátáshoz szükséges eszköz hiánya áll fenn, ezt jelezni kell munkaidőben vontatási reszortosnak, munkaidőn kívül a hálózati vontatási főirányítónak.

8.4.1. Lejelentkezéskor a mozdonyvezető köteles:

- a szolgálat alatt keletkezett menetokmányokat az RCH mozdonyvezetőknek fenntartott valamelyik tartózkodóban leadni (amennyiben olyan helyen végez, ahol nincs tartózkodó, abban az esetben a következő szolgálatában köteles ezt pótolni)
- az Üzemi Naplót kitölteni,
- a jármű sérüléseiről az írásbeli jelentésen kívül munkaidőben a vontatási reszortosnak, munkaidőn kívül pedig a hálózati vontatási főirányítónak szóbeli jelentést is tenni,

- a menet közben előfordult rendkívüli eseményekről Eseménylapon **(13. sz. függelék)** írásbeli jelentést (írott vagy elektronikus formátumban, a továbbiakban: írásbeli jelentést) tenni.

9. A MOZDONYOK FELKÉSZÍTÉSE SZOLGÁLATRA, MOZDONYOK ÁTVÉTELE, VÁLTÁS

A mozdonyok felkészítése a szolgálatra

9.1. A mozdonyok felkészítése a szolgálatra alapvetően a járműfenntartási telepek személyzetének feladata és felelőssége. A mozdonyok vizsgálatával, illetve magasabb rendű vizsgálatával, valamint a szükséges javítások elvégzésével biztosítani kell a szolgálatra alkalmas állapotukat legalább a következő vizsgálatig, amelynek tényét az Üzemi Naplóba való bejegyzés igazolja.

9.1.1. A szolgálatra felkészített mozdonynak az alábbi feltételek mindegyikének meg kell felelni:

- az akkumulátortelep megfelelő állapota,
- a biztonsági, védelmi berendezések és felszerelések megléte, a fémzárak épsége,
- az üzemanyag rendszerek (hűtő-, kenő-, tüzelőanyagok, hidraulika olaj, homok, stb.) megfelelő tömörsége, az ilyen anyagok szükséges mennyiségének megléte,
- a sebességmérő berendezés üzemkész állapota,
- a tűzoltó készülékek megléte, működőképessége és érvényessége,
- az előírt jelzőeszközök, valamint értekező berendezések megléte és megfelelő állapota (beleértve a kijelző világítást is),
- a kerékpárok, a hordmű, az ütköző- és vonókészülék, a pályakotró törés, lazulás, repedés, esetleges alakváltozás mentes állapota,
- a kezelőszervek, kapcsolók munkavédelmi szempontból kifogástalan állapota,
- a jármű üzemének követhetősége a vezetőálláson levő műszerek, jelzőlámpák és diagnosztikai kijelző alapján,
- az ablaktörlők, a páramentesítők és a vezetőállás fűtés/hűtés működőképessége,
- az éberségi és vonatbefolyásoló berendezések vizsgálatának érvényessége, működőképessége,
- homokolóberendezés üzemképessége,
- a jelzőlámpák és a műszervilágítás működőképessége,
- a vezetőállás nyílászáróinak működőképessége, tömítettsége, zárhatósága,
- a visszapillantó tükrök megléte és megfelelő állapota, vagy a videó-rendszer visszapillantó funkció működőképessége,
- dízelmozdonyoknál a motor megfelelő tömörsége (hűtővíz, kenőolaj, tüzelőanyag, kipufogógáz rendszer),
- az önműködő és kiegészítő fékberendezés, valamint a kézifék, illetve rögzítőfék kifogástalan működése,
- rögzítősaruk meglétének és épségének ellenőrzése
- a mozdony fény-, és hangjelző berendezéseinek működőképessége,
- a jármű külső-belső megfelelő tisztasága,
- a járművezetői szék(ek) kifogástalan állapota.

A mozdony átvétele járműfenntartási telepen

9.2. A jármű üzembe helyezése előtt meg kell győződni az Üzemi Napló alapján a gépvizsgálat érvényességéről, továbbá a hiányosságok megszüntetésére vonatkozó bejegyzésekről.

9.2.1. A járműfenntartási telepről való kijelentkezés előtt a mozdonyvezetőnek személyesen kell ellenőriznie:

- az előírt jelzőeszközök, valamint értekező berendezések meglétét és állapotát,
- a mozdony fény- és hangjelzést adó berendezéseinek működőképességét,
- az EVM, MIREL, ETCS, valamint a sebességmérő berendezés üzemkész állapotát és vizsgálatának érvényességét és az LZB/INDUSI üzemkész állapotát.
- a jármű üzemét a vezetőálláson levő műszerek, jelzőlámpák alapján,
- a mozdonnyal végzett mozgás (indítási próba) előtt, az önműködő fékberendezés működését az E.2. sz. Fékutasítás előírásai szerint,
- a gázolaj mennyiségét.

9.2.2. Ha a mozdonyvezető a 9.2.1. pontban felsoroltak ellenőrzése során rendellenességet tapasztal, akkor a mozdonnyal kijárnia nem szabad és az észlelt hiányosságokat munkaidőben a vontatási reszortosnak, munkaidőn kívül pedig a hálózati vontatási főirányítónak jelentenie kell.

Teendők személyzetváltás esetén

9.3. Személyzetváltásnál a leváltandó mozdonyvezető köteles tájékoztatni a leváltóját a jármű állapotáról, az esetleges rendellenességekről, a szolgálata alatt bekövetkezett műszaki eseményről és az intézkedésekről. Az Üzemi Naplóba tett, hiányosságokra utaló bejegyzésekre a leváltója figyelmét szóban is fel kell hívnia.

9.3.1. A fékberendezés tekintetében az E.2. sz. Fékutasításban foglaltak szerint kell eljárni.

9.3.2. Ha a leváltó mozdonyvezető indulás után a jármű üzemében rendellenességet észlel, akkor azt az Üzemi Naplóban rögzítenie, és munkaidőben a vontatási reszortosnak, munkaidőn kívül pedig a hálózati vontatási főirányítónak jelentenie kell.

10. MENET (TOLATÓ, GURÍTÓ) SZOLGÁLAT

A mozdonyvezető helye

10.1. A mozdony vezetője a jármű mozgása közben a menetirány szerinti első vezetőálláson köteles tartózkodni. Ettől eltérni csak tolt vonatnál, illetve tolatási művelet során a Jelzési és Forgalmi Utasításban, valamint a 6.3.3. pontban leírt esetekben szabad.

A menetokmányok kezelése

10.2. A menetlevelet/elektronikus menetlevelet a mozdonyvezető kötelessége vezetni. Részletesen szabályozva a **6. sz. és a 7. sz. függelék**ekben.

Felelősség a mozdony vezetéséért

10.3. A mozdony vezetéséért kizárólag a mozdonyvezető felelős. Feljebbvaló jelenléte (**5.4. pont**) a jármű vezetőjét nem mentesíti a felelősség alól.

10.3.1. A mozdony vezetésére használatos kezelőszerveket – veszély esetét kivéve – kizárólag:

- a 3. fejezetben leírt feltételeknek megfelelően, mozdonyvezetői feladatok ellátására odavezényelt dolgozó,
- az **5.9. pont** és a hozzá tartozó alpontok alapján az ott meghatározott dolgozók,
- a vonal-, állomás-, vagy típusismeret megszerzésére odavezényelt mozdonyvezető, a vonatkozó külön előírások betartásával,
- a 10.3.2. pontban leírt feltételek betartása mellett, a felügyelet alatt járművezetési gyakorlatot teljesítő dolgozó,
- a mozdony vezetésére jogosult feljebbvaló (10.3.3. pont) kezelheti.

A jármű vezetését a felsoroltakon túl más személynek nem szabad átengedni.

10.3.2. A mozdonyvezető-, illetve a mérnök-gyakornok felügyeleti utazási ideje alatt csak gyakorlásra, a kijelölt mozdonyvezető jelenlétében, annak engedélyével és felelősségére indíthatja meg, illetve vezetheti a mozdonyt.

10.3.3. Ha valamely feljebbvaló, aki a mozdony vezetésére jogosult és a járművezetői engedélyét magánál tartva a jármű vezetését átveszi, a vezetés tartamára a felelősséget is viseli. A mozdonyvezető ez esetben is köteles veszély esetén a szükséges elhárító intézkedéseket megtenni. Ebben az esetben a menetlevél/elektronikus menetlevél megjegyzés rovatába a vezetés viszonylatát, illetve tolatás alkalmával az időtartamot fel kell tüntetni.

A mozdony hatósági átvizsgálása

10.4. A hatóságok, vagyonvédelmi szervek a mozdonyvezető jelenlétében jogosultak a mozdony átvizsgálására.

10.4.1. A mozdonyvezető köteles a vizsgálatot közreműködve elősegíteni, a vizsgálat előtt a járművet üzemen kívül helyezni, a vizsgálatot végzőket kísérni és az esetleges veszélyekre figyelmeztetni.

Veszély észlelése

10.5. Ha a mozdonyszemélyzet a bejárandó állomás vágányainak, a vonalnak, a pályaberendezésnek vagy másik vonatnak a megfigyelése közben olyan jelenséget vesz észre, amely a saját vonatát vagy más vonatot veszélyeztet, intézkednie kell a saját vonat vagy másik vonat megállítására, kivéve, ha azzal a veszély fokozódna.

A mozdonyok biztonsága

10.6. Baleset és forgalmi akadály esetén a személyzetnek elsősorban a felügyeletére bízott járművet kell biztonságba helyeznie. Gondoskodnia kell arról, hogy a baleset további következményeként robbanás, tűz vagy villamos baleset ne keletkezhessék.

10.6.1. Ha balesetnél több mozdony van a helyszínen és ezek valamelyikének személyzete szolgálatképtelenné vált, a felügyelet nélkül maradt jármű megfutamodás elleni biztosításáért a többi mozdonyvezető felelős.

A sebességmérő, éberségi és vonatbefolyásoló berendezés

10.7. Ha a sebességmérő berendezés meghibásodik, de az éberségellenőrzés funkció működik, akkor a vonat/mozdony, a percenként megtett út alapján végzett sebességbecsléssel a legközelebbi kompetens járműfenntartási telephelyig továbbítható. Ha a berendezés éberségellenőrzést nem ad, akkor az előzőeken túl, az F.2. sz. Forgalmi Utasítás rendelkezéseinek megfelelően kell eljárni.

10.7.1. A vonatbefolyásoló berendezés kezelésével és meghibásodásával kapcsolatos részletes rendelkezéseket a **2. sz. melléklet** tartalmazza

A nem használt vezetőfülke lezárása

10.8. A vonatban lévő mozdony(ok), mozdonyvezető által nem használt vezetőfülkéjének szabadba nyíló ajtóit, ablakait le kell zárni, ha ott személyek nem tartózkodnak.

10.9. A mozdonyvezetőnek – a kapott felhatalmazás alapján – csak abban az esetben szabad elindítania a vonatot (mozdonyt), ha az indulást vontatási ok sem akadályozza.

A vonat megindítása

10.9.1. A kézi működtetésű homokoló berendezést, az adott viszonyoknak megfelelően, a kerékperdülés megelőzésére – ekkor is csak szakaszosan, kis mennyiségű homok kibocsátásával – szabad működtetni. Kerékperdülést elsődlegesen a vonóerő csökkentésével kell megszüntetni. Kitérők környezetében nem szabad működtetni a homokoló berendezést.

A mozdonyszemélyzet magatartása menet/tartózkodás közben

10.10. A mozdonyszemélyzet köteles a Forgalmi Utasításban elrendelteken kívül a műszereket, az ellenőrzőlámpákat, a zajokat stb. is figyelemmel kísérni. Kutatni kell a gyanús vagy rendellenes zaj, szag stb. okát és ennek megfelelően kell intézkedni.

10.10.1. Ha a tartózkodási idő lehetővé teszi, akkor meg kell meggyőződni arról, hogy a csapágyaknál, mozgó alkatrészeknél nem mutatkozik-e a szokottnál nagyobb hőmérsékletű vagy üzemveszélyes melegedés, érzékelhető sérülés, rendellenesség.

Előjelentés vonalról

10.11. Minden olyan eseményt, körülményt, amely a mozdony vagy a személyzet további vezényelhetőségét befolyásolhatja, a lehető legkorábban jelenteni kell munkaidőben a vontatási reszortosnak, személyzet vezényelhetőségét érintő körülményt a vezénylőnek, munkaidőn kívül pedig a hálózati vontatási főirányítónak.

11. A MOZDONY KISZERELÉSE, KEZELÉSE MENET UTÁN

A mozdony érkezés utáni vizsgálata

11.1. A menetközben észlelt hiányosságokat és rendellenességeket, az Üzemi Naplóba kell bejegyezni. Ha a mozdony javítást vagy kiszerelést igényel, akkor azt kellő részletességgel kell megrendelni.

A vontatójármű kiszerelése üzemanyaggal

11.2. A mozdonyt – ha más, erre vonatkozó előírás nincs – a mozdonyszemélyzetnek kell üzem- és kenőanyaggal kiszerelni, úgy, hogy a folyamatos üzemvitel ellátása biztosított legyen.

11.2.1. Csak az előírt helyen és az előírt mennyiségű és minőségű anyagokat szabad kivételezni. A vételezésnél észlelt rendellenességekről haladéktalanul jelentést kell tenni.

A mozdony elhagyása járműfenntartási telepen/forduló állomáson

11.3. A mozdonyszemélyzet csak akkor távozhat el a mozdonyról, ha azt a legközelebbi szolgálattételre megfelelően előkészítette.

11.3.1 A homokkészlet és dízeljárműveknél a hűtőfolyadék utántöltését a mozdonyszemélyzetnek kell kezdeményezni és az Üzemi Rendben kijelölt dolgozónak kell elvégezni.

11.3.2 Csak az előírt helyen és az előírt mennyiségű és minőségű anyagokat szabad kivételezni. A vételezésnél észlelt rendellenességekről haladéktalanul jelentést kell tenni.

12. ELJÁRÁS A MOZDONYOK HIBÁJA, BALESETEK ÉS MENETAKADÁLYOK ESETÉN

A mozdony hibájának megszüntetése

12.1. A mozdonyon bekövetkezett bármilyen hiba megszüntetésénél a mozdonyszemélyzetnek a személybiztonságot és a vonat üzembiztonságát szem előtt kell tartani. Ha a vonatot a mozdony hibája miatt meg kell állítani, a hibát a vonat és a vonal személyzetének közreműködésével a lehető legrövidebb idő alatt meg kell szüntetni, hogy a vonat vagy legalább egy része a legközelebbi állomásig közlekedhessék. A mozdony hibájáról a mozdonyszemélyzet köteles jelentést tenni munkaidőben a vontatási reszortosnak, munkaidején kívül pedig a hálózati vontatási főirányítónak.

12.1.1. Ha a mozdony üzemképtelenné vált, akkor a mozdonyvezető köteles gondoskodni a jármű szállításhoz szükséges előkészítéséről.

A működési zavar okának vizsgálata és elhárítása

12.2. Ha a mozdonyon hiba vagy sérülés következett be, a menetet csak akkor szabad folytatni, ha:
- a hibát a mozdonyszemélyzet megszüntette, vagy
- a hibás részt üzemen kívül lehet helyezni, és nagyobb mértékű sérülés bekövetkezésétől, kifejlődésétől, illetve az ebből eredő baleset-, tűzveszély kialakulásától nem kell tartani.

A működési zavarok, meghibásodások osztályozása

12.3. A mozdonyon fellépő üzemzavarokat az alábbi kategóriákba soroljuk:
- a jármű vontatási képességeit érintő meghibásodások, amelyek nincsenek közvetlen hatással a közlekedésbiztonságra (pl: villamos vagy vezérlés eredetű meghibásodások)
- közlekedésbiztonságot érintő meghibásodások (pl.: fék, futómű, hordmű sérülések)

Az első esetben az adott jármű kezelési útmutatójában szabályozott módon kell eljárni.

A második esetre az alábbi pontok rendelkezései a mérvadóak:

12.3.1. Ha a mozdonyon hiba vagy sérülés következett be, a menetet csak akkor szabad folytatni, ha:
- a hibát a mozdonyszemélyzet megszüntette, vagy
- a hibás részt üzemen kívül lehet helyezni, és nagyobb mértékű sérülés bekövetkezésétől, kifejlődésétől, illetve az ebből eredő baleset-, tűzveszély kialakulásától nem kell tartani.

Mozdonyalkatrészek törése, lazulása

12.4. Működő vagy vonatban továbbított mozdonynál észlelt, a futómű rendellenes működésére utaló zajok esetén a vonat csökkentett sebességgel (V_{max} = 10 km/h) a következő állomásig továbbítható, ahol megállás után a futóművet meg kell vizsgálni. Abban az esetben, ha a közlekedés biztonságát befolyásoló rendellenesség észlelhető, a mozdonyt szolgálatképtelennek kell tekinteni.

12.4.1 Befeszülés (siklás veszély) esetén az ideiglenes helyreállításhoz műszaki mentést kell kérni. A menetet, a helyreállítást vezető rendelkezése szerinti sebességgel szabad folytatni vonattal a legközelebbi mozdonyváltó állomásig, gépmenetben a legközelebbi járműfenntartási telepig.

Egyéb, futásbiztonságot érintő meghibásodások esetén követendő eljárásokat a **3. sz. függelék** valamint az adott mozdonyra vonatkozó kezelési útmutató tartalmazza.

Az ütköző sérülése

12.5. A teendőket főként a sérült ütközők helyzete határozza meg akkor, ha az ütköző(k) leesésétől nem kell tartani. Ha a vonattal kapcsolódó ütköző sérült, akkor a mozdony a vonatot a legközelebbi állomásig max. 25 km/h, váltókon max. 5 km/h sebességgel továbbíthatja. A vonattal kapcsolódó ütköző sérülése esetén a mozdony „hátul működő mozdonnyal közlekedő személyszállító ingavonatot" nem továbbíthat. Ha a vonattal nem kapcsolódó ütköző(k) sérült(ek), akkor a mozdony a vonatot célállomásig továbbíthatja.

12..5.1 Ha az ütköző(k) leesésének veszélye fennáll, akkor a sérült, de leesés ellen rögzített ütközőkkel a mozdony csak gépmenetben közlekedhet a legközelebbi javítóbázisig.

A pályakotró/hókotró sérülése

12.6. A vonat a legközelebbi járműfenntartási telephelyig sebességkorlátozás nélkül továbbítható akkor, ha a pályakotró/hókotró leesésének veszélye nem áll fenn, és a sérült rész nem közelíti meg 100 mm-nél jobban a sínkorona felső síkját.

Ha a sérült rész 100 mm-nél közelebb van a sínkorona síkjához, akkor segélyt kell kérni.

Keréklaposodás

12.7. Ha a keréklaposodás mértéke a 60 mm-t meghaladja, akkor a vonat a legközelebbi állomásig max. 25 km/h sebességgel továbbítható. Az innen való továbbíthatóságról az RCH vontatási reszortosa dönt.

Homlokablak sérülés, beszakadás

12.8. Ha a mozdonyvezető előtti homlokablak olyan mértékben sérült, hogy az a pálya, illetve jelzőberendezés megfigyelését zavarja, akkor a vonat a legközelebbi állomásig, legfeljebb 40 km/h sebességgel továbbítható. A mozdony ezzel a sebességgel gépmenetben a javítóbázisra közlekedhet.

12.8.1. Ha a segéd vezetőasztal előtti homlokablak sérül meg az előzőekben meghatározott mértékben, vagy a mozdonyvezető előtti ablakrész legfeljebb 1/3-át elfoglaló, de a kilátást még nem zavaró mértékű sérülés következik be, akkor a mozdonynál alkalmazható legnagyobb sebesség 100 km/h. A segédvezetői asztal előtti ablakmező 1/3-át meg nem haladó sérülése esetén a vonat sebességkorlátozás nélkül továbbítható.

12.8.2. Ha a szélvédő sérülése a 12.8.1. pontban leírt mértéket nem éri el, de a rögzítése balesetveszélyessé vált, akkor az alkalmazható sebességről, esetlegesen a segélymozdony kéréséről a mozdonyvezető dönt, a közlekedés biztonságának figyelembe vételével.

A kocsihibák elhárítása

12.9. A vontatott járművekben a vonalon keletkezett hibák megszüntetését a mozdonyszemélyzet köteles megkísérelni, amennyiben testi épségét a terep és a rendkívüli időjárási viszonyok nem veszélyeztetik. Ha az elhárításra a helyszínen nincs lehetőség, akkor segélyt kell kérni.

12.9.1. Kocsihiba esetén, állomásokon az E.12. sz. Műszaki Kocsiszolgálati Utasítás „Állomási vágányokon végzett javítások” fejezete **(2. sz. függelék)** szerint kell eljárni.

12.9.2. Valamely kocsi vagy motorkocsi üzemképességének megítélésénél – kocsivizsgáló, illetékes kocsiszolgálati dolgozó távollétében – a mozdonyvezető véleménye a mértékadó. Ha az illetékes kocsiszolgálati dolgozó a mozdonyvezető megállapítását felülbírálja, akkor azt a menetlevél/elektronikus menetlevél megjegyzés rovatába az utasítást adó nevével együtt be kell jegyezni.

Eljárás rendkívüli esemény vagy veszélyhelyzet észlelése alkalmával

12.10. Szolgálat közben a közlekedésbiztonságot veszélyeztető rendkívüli eseményről (baleset, veszélyeztetés, szándékos vagy gondatlan cselekmény, tűzeset, jármű, pálya, felsővezeték, biztosítóberendezési hiba, stb.), körülményről, előre nem látott elháríthatatlan akadályról – a baleset elkerülése, a további károk elhárítása érdekében tett helyszíni intézkedéseken túl – a mozdony személyzete köteles a **8. sz. függelék** szerint jelentést tenni.

12.10.1. A mozdony biztonságba helyezése után a mozdony személyzete köteles a vonat biztonságba helyezésére, fedezésére, a segélynyújtásra és a pálya szabaddá tételére irányuló munkákban részt venni.

12.10.2. Ha a pályát víz borítja, akkor előtte meg kell állni. Amennyiben a víz szintje a sínkorona magasságát meghaladja, azon áthaladni csak a pálya műszaki felügyeletét ellátó szakember engedélyével és jelenlétében, legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad.

Hőnfutás

12.11. A csapágy hőnfutott, ha hőmérséklete olyan magas, hogy kézfejjel nem érinthető meg. Ekkor a mozdony állomáson szolgálatképtelen (mozgatni lépésben, mozgatás esetén kísérni), nyílt vonalról – üzem és vagyonbiztonság figyelembe vétele mellett – a következő állomásig maximum 10 km/h sebességgel közlekedhet.

13. HAVAZÁSKOR ÉS HÓFÚVÁSKOR KÖVETENDŐ ELJÁRÁS

Jelentési kötelezettség

13.1. Ha a mozdonyszemélyzet a vonalon nagyobb terjedelmű és magasságú hófúvásos helyeket, hóval, jéggel vagy zúzmarával erősen megterhelt lég- vagy felsővezetéket észlel, vagy ha megállapítja, hogy a havazás miatt az alakjelzők nem mutatják minden kétséget kizáróan a helyes jelzési képet, akkor felszólítás nélkül köteles észleléseiről mozdonyrádión, mobiltelefonon jelentést tenni. Közvetlen veszély esetén a jelentést a lehető leggyorsabb és legbiztonságosabb módon kell megtenni.

Közlekedés behavazott pályán

13.2. A vonatok behavazott pályán a sínkorona felett mért (legfeljebb) 15 cm laza hómagasságig közlekedhetnek. A figyelembeveendő hómagasság értékei alatt azt a laza hóréteget kell érteni, ami a sínkoronát a közlekedő vonat előtt borítja (tehát nem a pályaszinttől mért magasság).

Eljárás a hóakadályban elakadt mozdony esetén

13.3. Ha valamely vonat a hóban elakadt, és ha az elakadás, a kerékcsúszás, homokszórás, az előre-hátramenet végzése mellett sem szüntethető meg, akkor a további kiszabadítási kísérletet meg kell szüntetni. Ilyen esetben a vonat kiszabadítására segélyt kell kérni.

II. RÉSZ

A DÍZELMOZDONYOK MENETSZOLGÁLATÁRA VONATKOZÓ ÜZEMI ÉS MŰSZAKI SZABÁLYOK

1. SZEMÉLYI BIZTONSÁGI SZABÁLYOK

A dízelmozdony üzembe helyezésének feltételei

1.1. A dízelmozdony dízelmotorjával kapcsolatos előírások a mozdonyban található valamennyi dízelmotorra vonatkoznak. A dízelmozdony üzembe helyezését az adott mozdonyra érvényes típusismerettel rendelkező mozdonyvezető, segédmozdonyvezető vagy saját használatú vasúti dízel járművezető képesítésű dolgozó végezheti. Az üzembe helyezéskor – a dízelmotor indítása előtt – gondoskodni kell a jármű légfékkel vagy kézifékkel való állva tartásáról és az üzemi feltételeken (I. rész, 9. fejezet) túlmenően a 1.1.1. – 1.1.4. pontokban leírt feltételeket is biztosítani kell.

1.1.1. A dízelmozdony alatt, a tetőn, a géptérben és a védházban személyek nem tartózkodhatnak és a gépezeti berendezéseket takaró fedeleknek az előírás szerinti helyükön kell lenniük. Ezt az üzembe helyezést végző személynek kell leellenőriznie. Kivételt képeznek azok a személyek, akik az üzembe helyezést végző utasítására, a különböző gépezeti egységeknél a motor indításában segítenek.

1.1.2. A mechanikus erőátvitelű mozdonyok erőátviteli lánca nyitott legyen. Ezt a főkapcsoló nyitott, vagy az irányváltó középállásával kell biztosítani. Ezt szintén annak a személynek kell leellenőriznie, aki az üzembe helyezést végzi.

1.1.3. A hidraulikus erőátvitelű mozdonyoknál a hajtómű kikapcsolt állapotban legyen.

1.1.4. A villamos hajtásrendszerű mozdonyoknál a főáramkör nyitott állapotban legyen. Ezt szintén annak a személynek kell leellenőriznie, aki az üzembe helyezést végzi.

Munkavégzés dízelmozdonyon

1.2. A mozdonyon, illetve az alatt, a tetőn, a géptérben és a védházban ellenőrzést, javítást, illetve egyéb munkát végezni csak üzemen kívül helyezett dízelmotornál és a jármű kézifékkel befékezett helyzetében szabad. Kivételt képeznek azok az ellenőrzési szempontok, amelyek kifejezetten működő dízelmotorra, hajtóműre vannak előírva, ezek azonban a megfigyelésre korlátozódnak. Villamos felsővezeték alatt, a tetőn az E101-es utasítás rendelkezései alapján csak az ott meghatározott személyek végezhetnek munkát. Elkerülhetetlen esetben gondoskodni kell a felsővezeték feszültségmentesítéséről és a szabályszerű munkahelyi ideiglenes védőföldelésről (E.101. sz. utasítás).

1.2.1. A dízelmotoron és az erőátviteli berendezéseken szükségessé váló munkavégzésnél különös gondot kell fordítani a meleg alkatrészek – kipufogórendszer, víz-, és olajcsövek – megközelítésére, megbontására az égési illetve forrázási sérülések meg-

előzésére. Gondoskodni kell a véletlen beindulás megelőzéséről a jármű feszültségmentesítésével.

1.2.2. A mozdony villamos vezérlő, villamos segédüzemi, villamos fűtési berendezéseit, melyek a járműszekrényhez (sínhez) képest 42V-nál nagyobb feszültség alá kerülhetnek, megérinteni, illetve ezeken munkát végezni a következő feltételek teljesülése mellet szabad:

- a dízelmotort le kell állítani, a vezérlési rendszert feszültség mentesíteni kell, kivéve akkor, ha a hibakeresés erre irányul,
- a mozdony és a külső hálózat közötti segédüzemi csatlakozást meg kell szüntetni,
- többes vezérlés esetén a két jármű között a villamos csatlásokat (vezérlés, fűtés, hangosítás) meg kell szüntetni,
- a segédüzemi és fűtési berendezéseken végzett munkáknál külön gondot kell fordítani ezek szabályzó berendezéseibe épített kondenzátorok kisütésére.

2. MENETSZOLGÁLAT

Beindított dízelmotor felügyelete

2.1. A dízelmozdonyt, üzemelő motorral felügyelet nélkül hagyni nem szabad. Kivételt képeznek a távvezérelt járművek és az I. rész 6.3.4. pontban meghatározott esetek.

A dízelmozdonyok működésének üzem közbeni ellenőrzése

2.2. A jármű működését üzem közben figyelemmel kell kísérni. A beépített műszerek, jelzőlámpák, diagnosztikai kijelzők által jelzett értékeket kellő gyakorisággal ellenőrizni kell. A műszerek, jelzőlámpák és diagnosztikai kijelzők hibajelzése, rendellenes zaj, rendellenes üzem esetén az okot fel kell kutatni és a hiba elhárításáról intézkedni kell.

2.2.1. Különös gondossággal kell eljárni a régebbi gyártású dízelmozdonyoknál, amelyeknél a hűtővíz hőmérséklet szabályozása nem önműködő. Ezeknél az előírt hűtővíz-hőmérséklet szabályozása a mozdonyvezető feladata.

Menetközbeni irányváltás tilalma

2.3. Irányt- és/vagy fokozatot váltani csak és kizárólag álló helyzetű és befékezett járműnél szabad. Villamos erőátvitelű dízelmozdonyokat ellenárammal fékezni még veszély esetén sem szabad.

A dízelmozdony vizsgálata hosszabb tartózkodások ideje alatt

2.4. Hosszabb tartózkodás ideje alatt a mozdonyszemélyzet köteles – a rendelkezésre álló idő alatt az alkatrészek hozzáférhetőségétől függően – a felügyeletére bízott a járműveket megvizsgálni, különös figyelemmel a menet közben esetleg észlelt rendellenességekre.

2.4.1. A járó motornál ellenőrizni kell, hogy nincsenek-e rendellenes zörejek és a tüzelőanyag-, kenőolaj-, és hűtővízrendszer csővezetékei épek és tömörek-e. Az elektronikus vezérlőrendszerek hibatárolóinak jelzéseit szintén meg kell figyelni.

2.4.2. Szolgálatban a mozdonyszemélyzet köteles minden rendelkezésre álló törvényes eszközzel megakadályozni a gázolaj eltulajdonítását.

Távvezérlési kapcsolat létesítése

2.5. Távvezérlési kapcsolat létesítésére az adott jármű kezelési útmutatója tartalmaz rendelkezéseket. A kapcsolás szabályszerű végrehajtásáért a mozdonyvezető a felelős.

3. TEENDŐK A DÍZELMOZDONY HIBÁI ESETÉN

Rendellenességek a dízelmotornál

3.1. Rendellenes zörejek esetén a zajok eredetét és természetét tisztázni kell. A vizsgálat eredményének értékelése a mozdonyvezető kötelessége. Ha olyan hibát észlel, amely a motor épségét veszélyezteti, akkor köteles azt azonnal leállítani. Ilyen esetben a menetet folytatni nem szabad, a jármű szolgálatképtelen. Ha a hibát a mozdonyvezető megszüntette, akkor a menetet folytatni kell, azonban a korábban hibás, de a megjavított berendezés működését fokozott figyelemmel kell kísérni. A hibát és a megszüntetés módját a járműfenntartási telepre, vagy a műszaki vizsgálatra kijelölt szolgálati helyre érkezést követően, illetve személyzetváltás alkalmával azonnal jelenteni kell és az Üzemi Naplóba be kell írni.

3.1.1. A kenőolajnyomás-hiány védelem működése és rendellenes zaj együttes észlelése esetén a motort újra indítani, illetve tovább üzemeltetni a hiba megszűnéséig tilos!

3.1.2. A kenőolajnyomás-, túlfordulat-, és a kartergázvédelmi hibák esetén a jármű kezelési útmutatója tartalmaz részletes rendelkezéseket.

Védelmi berendezések hibái

3.2. Amennyiben a rendellenes működést, a védelmi berendezést vezérlő egyéb elem hibája okozta, akkor azt ki lehet iktatni. Ha a berendezést működésbe hozó paraméter értéke egyéb műszerrel, vagy észleléssel ellenőrizhető (pl. „a hűtővíz túlmeleg” termosztát rossz, de a hűtővíz hőmérséklete a hőmérőről ellenőrizhető), a menet folytatható. Nem iktatható ki a dízelmotor kenőolajnyomás-, hűtővízhiány-, túlfordulat-, valamint a kartergázvédelmi berendezése.

Hűtési rendszer hibái

3.3. A dízelmotor hűtővízének hőmérséklete nem haladhatja meg a túlnyomásos hűtőknél a 100°C-t, nyitott hűtőrendszereknél a 90°C-t.

3.3.1. Ha a hűtővíz hőmérséklet növekedése nem szűnik meg, akkor a motor terhelését fokozatosan csökkenteni kell, az előidéző okot meg kell keresni és – amennyiben lehetséges – meg kell szüntetni. Tilos a dízelmotort azonnal leállítani! Visszahűtés céljából a motort terheletlenül, kis fordulatszámon kell járatni.

3.3.2. Ha a hűtővíz hőmérsékletének növekedése következtében a rendszer nagymennyiségű hűtőfolyadékot veszít, a motort tovább üzemeltetni nem szabad. Lehetőségeknek megfelelően pótolni kell a hiányzó mennyiséget. Amennyiben az eltávozott hűtővízmennyiség pótlásra került és az nem a megfelelő minőségű volt, abban az esetben ezt a járműfenntartási telepre vagy a műszaki vizsgálatra kijelölt szolgálati helyre ér-

kezést követően, illetve személyzetváltás alkalmával azonnal jelenteni kell és az Üzemi Naplóba be kell írni.

Intézkedni kell, hogy a legrövidebb úton a hűtővízkészletet az előírt minőségű hűtőfolyadékkal egészítsék ki.

Hibák a villamos erőátviteli és segédüzemi rendszerekben

3.4. A villamos erőátviteli és segédüzemi rendszerekben előforduló hibákról és azok elhárításáról az adott jármű kezelési és hibaelhárítási útmutatója tartalmaz rendelkezéseket.

Hibák a villamos vezérlési rendszerben

3.5. A villamos vezérlési rendszerekben előforduló hibákról és azok elhárításáról az adott jármű kezelési és hibaelhárítási útmutatója tartalmaz rendelkezéseket.

Teendők a hidraulikus hajtómű meghibásodása esetén, meghibásodott mozdony vontatása

3.6. A hidraulikus hajtómű előforduló hibákról és azok elhárításáról, valamint a meghibásodott jármű vontatásáról az adott jármű kezelési és hibaelhárítási útmutatója tartalmaz rendelkezéseket.

Üzemképes dízelmozdony vontatása

3.7. Üzemképes dízelmozdony(oka)t a 3.7.1. – 3.7.5. pontok előírásai szerint kell vonatba sorozva szállítani.

3.7.1. Dízelmozdonyt lehetőség szerint a vonómozdony után kell besorozni.

3.7.2. A fékberendezés kezelő szerveit az E.2. sz. Utasítás szerinti állásba kell helyezni. Részletes rendelkezéseket az adott jármű kezelési útmutatója tartalmaz.

3.7.3. A szállított nem villamos erőátvitelű mozdony irány- vagy fokozatváltóját, a felügyeletét ellátó mozdonyszemélyzetnek kell középállásba helyezni és reteszelni, illetve ezek végrehajtásáról köteles meggyőződni.

3.7.4. Villamos erőátvitelnél a vontatómotorok áramkörének nyitottnak kell lennie.

3.7.5. Hideg időjárás esetén intézkedni kell a hűtővíz rendszer elfagyásának megakadályozására, amennyiben a motor hűtővízköre nem fagyállóval töltött.

Üzemképtelen dízelmozdonyok szállítása

3.8. Az üzemképtelen dízelmozdony szállítása során az Utasítás I. részében előírtak mellett, fagyveszély esetén a II. rész **4.1.** pontja szerint kell eljárni.

4. RENDSZABÁLYOK TÉLI IDŐJÁRÁSRA

Eljárás fagyveszély esetén

4.1. Fagyveszély esetén a dízelmozdonyok üzemeltetése során fokozott figyelemmel kell eljárni.

4.1.1. Üzemközben a zsalukon és a légbeszívó nyílásokon képződő jégréteget úgy kell eltávolítani, hogy szerkezeti károsodás ne keletkezzen.

4.1.2. A szabadban álló dízelmozdony hőntartó berendezését, lehetőleg a segéd-aggregátor üzemeltetésével egyidejűleg kell működtetni. Ezek hiányában a jármű dízelmotorját az előírt hűtővíz hőmérséklet eléréséig szakaszosan kell járatni, aminek a gyakoriságát a külső hőmérséklet határozza meg. Ilyen esetben a dízelmozdonyt nem szabad felügyelet nélkül hagyni, kivéve az I. részben meghatározott eseteket.

Ha a dízelmozdony fedett, de fagyveszélyes hőmérsékletű helyiségben áll, a dízelmotor járatását csak akkor szabad végezni, ha megfelelő és üzemképes elszívó berendezés áll rendelkezésre. Ennek hiányában a motor járatását a szabadban kell végezni.

4.1.3. Ha a dízelmotort, a segéd-aggregát dízelmotorját, vagy a hőntartó berendezést nem lehet működtetni, akkor a hűtővízrendszert vízteleníteni kell. A fagyálló folyadékkal feltöltött hűtővízrendszert nem kell vízteleníteni akkor, ha a hűtőfolyadék fagypontja kisebb a külső levegő hőmérsékleténél.

4.1.4. A víztelenítés során ki kell nyitni és nyitva kell tartani valamennyi víztelenítő csapot, illetve csavart. Ha szükséges, a megfelelő csővezetékeket meg kell bontani. A víztelenítést a környezetvédelmi szempontoknak megfelelően és lehetőleg lehűlt, kb. 40º C hőmérsékletű hűtővíznél szabad végrehajtani.

4.1.5. Önműködő gőzfejlesztővel vagy hőntartóval ellátott járműveknél a Kezelési Szabályzat alapján a külső hőmérséklet függvényében kell a hőntartó, illetve gőzfejlesztő berendezést üzemeltetni vagy vízteleníteni.

4.1.6. A dízelmozdonyok hűtőfolyadék, illetve kenőolaj mennyiségének kiegészítése után – a hideg motor beindítását követően – a kenőolaj nyomását, valamint a hűtő- és kenőolajrendszert fokozott gondossággal kell ellenőrizni.

4.1.7. Nem üzemelő (hideg) dízelmozdony átvételénél és átadásánál a fagymentesítés tényét írásban kell rögzíteni a jármű Üzemi Naplójában.

III. RÉSZ

A VILLAMOSMOZDONYOK MENETSZOLGÁLATÁRA VONATKOZÓ ÜZEMI ÉS MŰSZAKI SZABÁLYOK

1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

Villamos mozdony üzembe helyezése

1.4. Villamos mozdony primer áramkörét csak az arra felhatalmazott, villamos mozdonyvezetői vizsgával rendelkező személyek, a villamos mozdonyvezetők felügyelete alatt villamos mozdonyvezetői gyakorlatot teljesítők, a járműfenntartási telep területén sajáthasználatú villamos vasúti járművezetők helyezhetik feszültség alá.

2. VILLAMOS BERENDEZÉSEK MEGKÖZELÍTÉSE, MEGÉRINTÉSE

A villamos berendezések megérintésének feltételei

2.1. A villamosmozdony bármely részét, amely feszültség alá kerülhet, csak akkor szabad megközelíteni, illetve megérinteni, ha a következő feltételek egyidejűleg teljesülnek:

- az áramszedőket leeresztették,
- a villamosmozdonyt külső áramforrás (mozdonyszíni csatlakozás, villamos vonatfűtés, stb.) nem táplálja,
- a mozdony távvezérlési kábellel nem csatlakozik másik mozdonyhoz, illetve vizsgálókészülékhez,
- a villamos gépek egyike sem forog,
- a kondenzátorok nem tárolnak energiát,
- a vezérlő áramköri hibakeresés kivételével a villamosmozdonyt a földelőkapcsolóval leföldelték.
- tetőmunkálatoknál a felsővezetéket is szabályszerűen leföldelték, és a szomszédos vágányok feszültség alatt álló felsővezeték szerelvényei sem veszélyeztetik a biztonságos munkavégzést. Törekedni kell azonban arra, hogy tetőmunkálatokra felsővezeték nélküli vágányon kerüljön sor.

2.1.1. Bekapcsolt felsővezeték alatt levő villamosmozdony tetőberendezéseit még közvetve sem szabad megérinteni!

2.1.2. Az érintésveszélyre fokozottan ügyelni kell az olyan villamosmozdonyoknál, ahol az oldaljárdáról a feszültség alatt álló tetőberendezés kézzel megközelíthető (E 101. sz. Utasítás). Az ilyen villamosmozdonyok oldaljárdáin csak a tetőberendezés szabályszerű leföldelése után szabad tartózkodni.

2.1.3. Feszültség alatt álló felsővezeték alatt, a mozdony véletlen feszültség alá helyezésének elkerülése érdekében a hibaelhárítás idejére, a hibaelhárítást végző dolgozó köteles a szükséges intézkedéseket megtenni, melyre vonatkozólag az adott jármű kezelési útmutatója tartalmaz előírásokat.

3. VILLAMOS VONTATÓJÁRMŰ BERENDEZÉSEINEK KEZELÉSE

A villamos ellenkapcsolás tilalma

3.1. Az irányváltó kapcsolókat a kívánt menetiránynak megfelelően kell beállítani. Ezeket működtetni csak a villamosmozdonyok álló és befékezett helyzetében, a vontatómotorok áramának, illetve a vonóerő nulla értéke esetén szabad.

3.1.1. Emelkedő pályarészeken megállított vonatot úgy kell indítani, hogy a fékberendezés feloldása után a vonat hátrafelé ne tudjon megmozdulni.

A villamosmozdony áramszedőinek használata

3.2. A szolgálat megkezdésekor az áramszedők működését ellenőrizni kell.

3.2.1. Vonattovábbítás közben a villamosmozdony menetirány szerinti hátsó áramszedőjét kell használni. Ettől eltérni tolatási mozgás közben, vagy akkor szabad, ha járművezérlő rendszere eltérő üzemállapotot határoz meg, továbbá, ha a menetirány szerinti hátsó áramszedő nem helyezhető üzembe. Áramszedő sérülés esetén azonnal meg kell állni, és jelenteni kell a villamos üzemirányítónak az esemény helyét és a sérülés mértékét. Az áramszedők használatára részletes rendelkezéseket az E101. sz. Utasítás. II. melléklete tartalmaz.

A villamosmozdony áramszedőinek használata rendkívüli időjárás esetén

3.3. Szélvihar, hóvihar, fokozott mértékű zúzmaraképződés felsővezeték jegesedés esetén a mozdonyszemélyzet az E101. utasítás rendelkezésein túlmenően köteles fokozott figyelemmel kísérni az áramszedők és a tetőberendezések állapotát. Az áramszedők üzemszerű működésének biztosítása céljából szolgálat közben azokat több esetben meg kell járatni.

3.3.1. Rendkívüli időjárás továbbá téli időjárási körülmények esetén a mozdony(ok) áramszedőinek illetve tetőberendezéseinek, továbbá a felsővezetéki berendezések sérüléseinek megelőzése céljából a mozdony(ok) áramszedőit lehetőség szerint le kell ereszteni szakasz-szigetelők alatt való közlekedéskor.

Áthaladás feszültségmentes szakasz alatt

3.4. Feszültségmentes felsővezeték szakasz alatt áthaladni csak kikapcsolt főmegszakítóval és leeresztett áramszedővel szabad. Az áthaladás előtt gondoskodni kell arról, hogy a feszültségmentes szakasz alatt a villamosmozdony (a vonat) lendületével haladhasson át.

3.4.1. A feszültségmentes szakasz előtt - alkalmas helyen - az áramszedő leereszthetőségét ki kell próbálni. Zord időjárási viszonyok esetén az áramszedő megbízható leereszkedését többször is ellenőrizni kell. Ha az áramszedő nem ereszkedik le, akkor a menetet folytatni csak a hibás áramszedő üzemen kívül helyezése (selejtezése) után szabad.

Áthaladás fázishatár alatt

3.5. Fázishatár alatt csak kikapcsolt főmegszakítóval szabad áthaladni. A fázishatár-kapcsolót a jármű kezelési útmutatója szerint kell működtetni. Az egy vonatban közlekedő, közvetlenül egymás után kapcsolt villamos mozdonyok esetében valamennyi mozdony áramszedőjét le kell ereszteni.

3.5.1. Ha a villamosmozdony a fázishatár előtt úgy állt meg, hogy onnan a másik áramszedő felengedésével sem tud kihaladni, akkor a mozdonyvezetőnek fel kell vennie a kapcsolatot villamos üzemirányítóval és kérnie kell a szükséges intézkedések megtételére. Részletes szabályozása az E101. sz Utasítás II.mellékletében található.

A vonat villamos energiaellátása

3.6. Vonattovábbítás közben ügyelni kell a főmegszakító bekapcsolása után a vonat energiaellátásának visszakapcsolására is.

A felsővezeték megfigyelése, a hibák jelentése

3.7. A mozdonyvezetőnek szolgálat közben a felsővezetéket is meg kell figyelnie, egyrészt az áramszedő megfelelő működésének ellenőrzése, másrészt a felsővezeték olyan hibáinak felderítése érdekében, amelyek a közlekedő vonatok biztonságát veszélyeztetik. Veszély észlelése esetén az Utasítás I. rész 10. fejezetében meghatározottak szerint kell eljárni. Ha a hibás felsővezetéki szakasz veszélyezteti a járművek akadálymentes elhaladását, akkor az áramszedőt le kell ereszteni és a vonatot a legrövidebb fékúton belül meg kell állítani.

Teendők áramszedő sérüléskor

3.8. Menet közben bekövetkezett áramszedő sérülés esetén azonnal meg kell állni. Az eseményt mozdonyrádión vagy mobiltelefonon az illetékes területi vontatási főirányító, vagy a legközelebbi állomásról a forgalmi szolgálattevő útján az adott felsővezetéki hálózatot felügyelő szervezet elektrikusának, vagy villamos főirányítójának jelenteni kell. A jelentésben pontosan meg kell határozni a felsővezetéki hiba helyét, jellegét és az áramszedő sérülésének mértékét.

3.8.1. Mozdonyrádió, mobiltelefon hiánya esetén, ha a továbbhaladásnak műszaki akadálya nincs, a jelentés megtételére a vonatot a legközelebbi állomáson még akkor is meg kell állítani, ha ott menetrend szerint áthaladna.

3.8.2. Ha a jármű tetőberendezésén – járműtelepen kívül, felsővezetékkel ellátott vágányon – munkavégzés válik szükségessé, akkor a biztonságos munkakörnyezet megteremtéséhez a felsővezetékes szolgálat segítségét kell kérni. A vontatójármű tetőberendezéseinek felsővezetékre veszélytelen állapotba hozása a felsővezetékes szolgálat

feladata. A vontatójármű tetőberendezésével kapcsolatos munkavégzés szakszerűségének ellenőrzése a mozdonyvezető feladata.

Teendők a felsővezeték villamos energiaellátási zavarai, kimaradása esetén

3.9. A mozdonyvezetőnek szolgálat közben a felsővezeték feszültségét is figyelemmel kell kísérnie. Ha a felsővezeték feszültségének értéke a 29 kV-ot meghaladja, a főmegszakítót ki kell kapcsolni. Ha a felsővezeték feszültsége a vonat gyorsítása közben nem éri el a névleges 25 kV értéket, akkor a mozdony teljesítményét úgy kell szabályozni, hogy a vonalfeszültség értéke 20 kV-nál kisebb értékűre ne csökkenjen.

3.9.1. Ha a felsővezetéki feszültség kimaradását a mozdony hibája okozta, akkor ennek tényét és okát a legközelebbi állomásról a forgalmi szolgálattevő útján az adott felsővezetéki hálózatot felügyelő szervezetnek jelenteni kell. A hiba elhárítása után a menetet folytatni lehet.

3.9.2. Ha a mozdony a felsővezetékben ismételten zárlatot okoz, akkor az áramszedő(ke)t le kell ereszteni, és a mozdonyt szolgálatképtelennek kell tekinteni.

Villamosmozdony vizsgálata középállomáson

3.10. Középállomásokon a tartózkodási idő alatt a mozdonyszemélyzet köteles a vonatkozó biztonsági szabályok betartásával a villamosmozdonyt átvizsgálni.

3.10.1. Meg kell győződni arról is, hogy a tetőberendezéseknél mutatkozik-e a földről rálátással megállapítható sérülés.

A villamos fékberendezés használata

3.11. Villamos fékberendezéssel ellátott villamosmozdonyoknál a villamos féket, a vonali ellenőrző fékpróba után használni kell, amennyiben kizáró körülmény nem merül fel. A villamos fék üzemi fékezésre történő használatát, a jármű kezelési útmutatója szabályozza.

4. VILLAMOS VONTATÓJÁRMŰVEK MEGHIBÁSODÁSAIRA VONATKOZÓ SZABÁLYOK

Általános szabályok

4.1. A mozdonyvezető, a mozdony meghibásodásának, illetve szolgálatképtelenségének megelőzése érdekében köteles:
- a vontatójármű műszaki állapotát szolgálatban folyamatosan figyelni, illetve ellenőrizni,
- a kezdődő szerkezeti rendellenességet, illetve az erre utaló jelenségeket kiértékelni és megfelelő módon jelenteni.

4.1.1. Tilos a vonali hibakeresés során:
- kontaktort, mágneskapcsolót lángtölcsér nélkül bekapcsolni, működtetni,
- túláram-, és túlfeszültség-védelmi berendezés beállított értékét megváltoztatni, az áramkörből kiiktatni,
- az előírttól eltérő (nagyobb) értékű és típusú biztosítót használni, illetve biztosítót az áramkörből kiiktatni.

4.1.2. Veszély esetén a vonatot meg kell állítani és a villamosmozdony főáramkörét feszültség mentesíteni kell. A feszültségmentesítést azzal a kezelőszervvel kell elvégezni, amelyik az áramszedőt és a főmegszakítót egyidejűleg kapcsolja ki.

4.1.3. Ha a leoldott biztosító, elektronikus védelem vagy kismegszakító közvetlenül a csere, illetve visszaállítása után ismételten kiolvad vagy leold, akkor a kérdéses áramkört újból feszültség alá helyezni csak a zárlat helyének kiderítése és megszüntetése után szabad.

4.1.4. A sebességszabályozó kör által beállított sebességtől függetlenül a villamosmozdony sebességének tényleges értékét mindig a sebességmérő műszer mutatja.

4.1.5. A Buchholz-védelem 2. fokozatának működése minden sorozatnál szolgálatképtelenség.

1. sz. melléklet
Összeállítás a mozdonyszemélyzet szolgálati utasításairól és segédkönyvéről

Utasítások és segédkönyvek megnevezése	Mozdonyvezető, segéd-mozdonyvezető	
	dízel	villamos
Szolgálati menetrend-könyv	m	m
Menetrendi segédkönyv	m	m
Műszaki Táblázatok I.	m	m
F.1. sz. Jelzési Utasítás	á	á
F.2. sz. Forgalmi Utasítás	á	á
F.2. sz. Forgalmi Utasítás Függelékei	á	á
RCH mozdonyszolgálati. Utasítás	á	á
Útvonalkönyv	m/á	m/á
Járművek kezelési útmuta-tója	á	á
E.2. sz. Fékutasítás	á	á
E.12. sz. Műszaki Kocsiszolgálati Utasítás	b	b
E.101. sz. Utasítás	á	á
D.4. sz. Utasítás	b	b
F.7.sz. Utasítás	b	b
H.6.sz. Utasítás	b	b
Közlekedési Határozmá-nyok	b	b
D.2.sz. Utasítás	b	b
RID írásbeli utasítás	á	á

Jelmagyarázat:
á - állandó személyes használatra kiadott
b - betekintésre kiadott
m – a mozdony tartozéka

2. melléklet
Az egyesített éberségi- és vonatbefolyásoló berendezések kezelési szabályzata

Ez a kezelési szabályzat valamennyi a Rail Cargo Hungaria Zrt. által üzemeltetett mozdonyokon előforduló EVM 120 típusú berendezés 120 km/h-nál nagyobb sebességre is alkalmas, módosított kivitelére, a MIREL VZ1 berendezés, valamint az ETCS L2 berendezés (továbbiakban: Egyesített Éberségi és Vonatbefolyásoló Berendezés – EÉVB) kezelésére vonatkozó külön szabályokat tartalmazza.

1. Az EVM-120 berendezés:

1.1. A berendezés alapvetően két részre osztható, úgymint pályaoldali és mozdonyoldali része. A pályaoldali rész a berendezés „adó" része: a vonatbefolyásolásra kiépített pályaszakaszok (sínáramkörök, sugárzókábelek), a mozdonyoldali rész pedig a „vevő": mindazok a berendezések, amelyek a pályáról érkező jelek átvitelében, feldolgozásában részt vesznek.

1.2. A mozdonyoldali rész egységei:

1.2.1. A mozdony mindkét végén elhelyezett két-két vevőtekercs.

1.2.2. A négy funkcionális egységet tartalmazó külön doboz

1.2.3. A berendezés ki-beiktatására szolgáló kapcsoló.

1.2.4. Az üzemmód választó MENET/TOLATÁS kapcsoló.

1.2.5. A vezetőasztal reteszkulcs, a vezetőállásjelző, a nyugtázó kézi nyomógombok és lábpedál.

1.2.6. A SAJÁT/CSATOLT átkapcsoló.

1.2.7. A fordított működésű EP szelep, az általa vezérelt légkibocsátó szelep és ezek nyitott állásban ólmozott kiiktatóváltója.

1.2.8. A berendezés biztosítója.

2. A berendezés üzembe helyezése

A berendezés az akkumulátor főkapcsoló bekapcsolásával villamos szempontból önműködően üzembe helyeződik, ha:

- a berendezés biztosítója ép és a helyén van,
- a KI/BE iktató kapcsoló BE helyzetben van,
- a MENET/TOLATÁS kapcsoló MENET állásban van.

2.1. Az 1.2.7. pontban említett kiiktatóváltó állása az üzembe helyeződést nem befolyásolja, ezért annak nyitott, ólmozott helyzetét a mozdony átvételekor (lásd Utasítás 9. fejezet) ellenőrizni kell.

2.2 Üzembehelyeződéskor a berendezés önellenőrzést hajt végre, amelynek során a vezetőállásjelzőn egymás után valamennyi fény megjelenik, 2-3 másodpercre a fővezetéket is megcsapolja. A vezetőállásjelzőn a fehér vagy vonatbefolyásolt pályán az ütemezésnek megfelelő színű fény világít. A megszólaló éberségi felhívást nyugtázni kell. A berendezés ekkor üzemkész.

3. A berendezés működése, kezelése vonatbefolyásolásra ki nem épített pályán (vágányon)

3.1. Bekapcsolt berendezésnél a digitális jelzőn három vízszintes vonal látható, ekkor 15 km/h sebesség felett útarányos éberségellenőrzés történik. A berendezés kezelést csak 15 km/h sebesség felett igényel. A pedált vagy nyomógombot folyamatosan lenyomott helyzetben kell tartani. Ilyen esetben 1550 m megtett út után szólal meg az éberségi kürt. Felengedett pedál mellett a kürt már 50 m megtett út után megszólal. A kürt a pedál, illetve a nyomógomb egyszeri kezelésére elhallgat, mely kezelésnek a kürt megszólalását követően 150 m megtett úton belül kell megtörténnie.
Ha a kezelés 150 m-en belül nem történik meg, akkor a berendezés leold, azaz a vonóerő megszűnik, és kényszerfékezés következik be.
A vészfékezést a fordított működésű EP szelep feszültségének kimaradása indítja meg.
Az újbóli vonóerő-kifejtést a berendezés mindaddig gátolja, míg a visszaállítás a lábpedál, vagy a nyomógomb lenyomásával meg nem történt.

3.2. Az éberségi kürt megszólalása a pedál, illetve nyomógomb előkezelésével (az 1550 m út befutása előtti kezelésével) megelőzhető.

4. A berendezés működése, kezelése vonatbefolyásolásra kiépített pályán (vágányon)

4.1. A 2. pontban előírtak szerint üzembe helyezett berendezés vonatbefolyásolásra kiépített pályaszakaszon kapcsolatot tart a mozdony és a helyhez kötött főjelzők között, és 15 km/h sebesség felett útarányos éberségellenőrzést végez.

Ilyenkor a vezetőállásjelző megismétli a közelített főjelzőre vonatkozó előrejelzést, azaz a közelített főjelzőnél alkalmazható megengedett sebességre utaló színkép (és felirat) jelenik meg. A mozdonyvezető ennek megfelelően köteles a vonat sebességét szabályozni.

4.1.1. Ha zöld fény világít a vezetőállásjelzőn, akkor a következő főjelzőn sebességcsökkenés nélkül továbbhaladást engedélyező jelzés van. A berendezés éberségi része a 3. pontban leírtaknak megfelelően működik.

4.1.2. Ha vízszintesen osztott zöld/sárga fény fekete 80-as vagy 40-es számjeggyel világít a vezetőállásjelzőn, akkor a következő főjelzőn csökkentett 40 vagy 80 km/h sebességgel továbbhaladást engedélyező jelzés van, vagy továbbhaladást engedélyező, nem biztosított bejárati jelző következik.

4.1.3. A 4.1.2. pontban leírt esetben a berendezés éberségi része 15 km/h és az előjelzett sebesség között a 3. pontban leírtaknak megfelelően működik. Az előjelzett sebesség felett az éberségi kürt 200 m-enként szólal meg (sűrített éberségi felhívás). Ilyenkor a pedál, illetve nyomógombok helyzete közömbös, előkezelésre nincs lehetőség.

4.1.4. Ha sárga fény világít a vezetőállásjelzőn, akkor a következő főjelzőn „Megállj" jelzés van. 15 km/h sebesség felett sűrített az éberségi felhívás.

4.1.5. Ha vörös fény világít a vezetőállásjelzőn, akkor a mozdony „Megállj" jelzést adó főjelző mellet haladt el, és a jelző utáni vágány foglalt (foglaltnak tekintendő). A berendezés éberségi része ebben az esetben nem működik. 15 km/h-nál nagyobb sebesség esetén a berendezés éberségi felhívás nélkül leold.

4.1.6. Ha fehér fény világít a vezetőállásjelzőn, akkor a mozdony:
- vonatbefolyásolásra ki nem épített pályaszakaszon közlekedik vagy
- az EÉVB berendezés meghibásodott, vagy
- vonatbefolyásolásra ki nem épített pályaszakaszról vonatbefolyásolásra kiépített, de foglalt pályaszakaszra érkezett.

Az éberségi rész a 3. pontban leírtaknak megfelelően működik.

4.2. Közlekedés „Megállj!" jelzésnél:

4.2.1. Kizárólag térközjelző szerepet betöltő, végig fehér árbocú jelző esetén:

A jelzőt a Forgalmi Utasításban szabályozott esetekben és módon szabad meghaladni, majd a vezetőállásjelzőn kapott előjelzés szerint kell a vonat sebességét szabályozni.

Ha vezetőállásjelzőn a vörös fény jelenik meg, az azt jelenti, hogy a térköz foglalt. Továbbhaladni a foglalt térközre vonatkozó szabályok szerint szabad még abban az esetben is, ha a térköz látszólag szabad, mert a főjelző és a vezetőállásjelző vörös fényét más üzemveszélyes helyzet (pl. síntörés) is előidézheti.

A vezetőállásjelző vörös fénye esetén a berendezés legfeljebb 15 km/h sebességű közlekedést enged meg, e sebesség felett éberségi felhívás nélkül leold. Az ilyen jelző után bármely okból leoldott berendezést megállás után a pedál kezelésével kell visszaállítani, és menetet vörös vezetőállásjelzővel kell folytatni. A visszaállítást tilos a 4.2.2. pontban említett részegységek kezelésével vagy bármely más olyan módon végezni, amely a berendezés tápfeszültségét megszakítja, mert ez a vezetőállásjelző vörös fényét fehérre változtatja.

4.2.2. Bejárati jelző esetén:

4.2.2.1.: A jelzőt az F.2. sz. Forgalmi Utasításban szabályozott estekben és módon szabad meghaladni, amely után, ha a vezetőállás jelző fénye vörösre változik, a vörös fényt eltörölni a 4.2.2.2 pontban leírt esetek kivételével TILOS.

4.2.2.2. :

- Ha a vonat részére a következő főjelzőt továbbhaladást engedélyező állásba állították, vagy
- ha a vonat kihaladásának irányában nincs kijárati, fedező, vagy kezdő térközjelző,

akkor a vonatot a megállás helyén, de legkésőbb a továbbhaladást engedélyező főjelző előtt meg kell állítani és a vezetőállás-jelző vörös fényét a SAJÁT/CSATOLT átkapcsoló,a berendezés biztosítója, vagy a berendezés tápfeszültségét megszakító valamely kapcsoló ki, majd törölni kell, azaz fehérre kell változtatni. Akkor is törölni kell a vezetőállás-jelző vörös fényét, ha a biztosítóberendezési munkálatok miatt erről-az arra készült végrehajtási utasítás alapján-a mozdonyvezetőt írásbeli rendelkezésen értesítették.

4.2.2.3 Ha a behaladás közben a vezetőállás- jelzőn a vörös fényt a következő főjelzőre vonatkozó színű előjelzési fény váltja fel, akkor a fenti törlést értelemszerűen nem kell elvégezni, de a vonat sebessége csak akkor növelhető, ha az utolsó kocsi is elhagyta a bejárati váltókörzetet. A kihaladás sebességére az F.2. sz. Forgalmi Utasítás rendelkezései a mérvadók.

4.2.3. Kijárati, fedező és nyíltvonali bejárati jelző esetén:

A jelzőket a Forgalmi Utasításban szabályozott esetekben és módon szabad meghaladni, amely után:

4.2.3.1. ha a jelző előtti vágány (pályarész) vonatbefolyásolásra kiépített, akkor a vezetőállás-jelző sárga fénye vörösre változik. Amennyiben a jelző utáni pálya vonatbefolyásolásra nincs kiépítve, a vezetőállás-jelző vörös fényét a 4.2.2.2. pontban említett részegységek kezelésével törölni kell, a továbbhaladás az F.2. sz. Forgalmi Utasítás előírásai szerint történhet. Ha a jelző utáni pálya vonatbefolyásolásra kiépített, akkor a 4.2.1. pontban leírtak szerint (a vezetőállásjelző jelzéseinek megfelelően) kell a sebességet szabályozni, illetve a berendezést kezelni, beleértve egy esetleges leoldás utáni visszaállítás esetét is.

4.2.3.2. ha a jelző előtti vágány (pályarész) vonatbefolyásolásra nincs kiépítve, akkor a jelző meghaladása után vörös fény nem jelenik meg a vezetőállásjelzőn.

Amennyiben a jelző utáni pályarész sincs vonatbefolyásolásra kiépítve, akkor a berendezés az éberségi felhívások nyugtázásán kívül más kezelést nem igényel. A továbbhaladás a Forgalmi Utasítás előírásai szerint történhet.

Ha a jelző utáni pályarész vonatbefolyásolásra kiépített, akkor a 4.2.1. pontban leírtak szerint (a vezetőállásjelző jelzéseinek megfelelően) kell a sebességet szabályozni. Ilyen esetben a foglalt pályára kihaladó mozdony vezetőállásjelzőjén nem változik vörösre a fehér fény! Ekkor fehér vezetőállásjelző mellett, a foglalt térközre vonatkozó szabályok szerint kell továbbhaladni. Az EÉVB berendezés az éberségi felhívások nyugtázásán kívül külön kezelést nem igényel.

4.3. Éberségi felhívás a vezetőállásjelző fényének változásakor:

Ha a vezetőállásjelző fénye a korábbinál kisebb sebességre utaló jelzésre, sárgára vagy fehérre vált, akkor 50 m megtett út után megszólal az éberségi kürt, melyet a leoldás megelőzésére 150 m-en belül nyugtázni kell. Ha a vezetőállásjelző fénye vörösről vagy sárgáról nagyobb sebességre utaló jelzésre változik, akkor 15 km/h sebesség alatt is megszólal az éberségi kürt, mely nyugtázásra hallgat el. Leoldás azonban a nyugtázás elmaradása esetén sem következik be.

5. Tolatás üzemmód

A tolatás idejére a MENET/TOLATÁS kapcsolót „TOLATÁS" állásba kell kapcsolni. Ekkor a vezetőállásjelzőn a „T" Betűs fény jelenik meg. „TOLATÁS" üzemmódban a berendezés 15-40 km/h sebesség között útarányos éberségellenőrzést végez. 40 km/h sebesség felett a leoldás éberségi felhívás nélkül azonnal bekövetkezik.

A berendezést csak 15 km/h sebesség alatt lehet visszaállítani a pedál vagy nyomógomb egyszeri kezelésével.

6. Különleges üzemállapotok, hibák

6.1. Amennyiben a mozdonyvezetőt az önműködő térközbiztosító berendezés használhatatlanságáról és az állomástávolságú közlekedésről, valamint arról értesítették, hogy az állomásközben az alkalmazható sebesség legfeljebb 40 km/h lehet, akkor az EÉVB berendezés MENET/TOLATÁS kapcsolóját TOLATÁS állásba kell kapcsolni.

6.2. Előfogatoláskor, ha az előfogat és a vonó mozdony távvezérelt üzemére lehetőség van, valamint hátul működő mozdonnyal közlekedő személyszállító ingavonat esetén a távvezérelt mozdony SAJÁT/CSATOLT kapcsolóját CSATOLT állásba kell állítani.

6.3. Előfogatolás alkalmával - ha a távvezérelt üzemre lehetőség nincs - a hátsó (vonó-) mozdony EÉVB berendezését, valamint a tolómozdonnyal közlekedő vonat (F.2. sz. Forgalmi Utasítás) végén működő tolómozdony EÉVB berendezését ki kell iktatni.

6.4. Toltvonatoknál és toltvonatnak minősülő vonattovábbítás során a mozdony EÉVB berendezését az 5. pont szerint "TOLATÁS" üzemmódba kell átkapcsolni és ennek megfelelően kezelni.

6.5. A 6.1.-6.4. pontoknak megfelelő különleges üzemállapot befejeztével a berendezést az előírt üzemmódba kell állítani, illetve ismételten üzembe helyezni. Amennyiben a berendezés kiiktatása szükségessé vált, annak tényét, okát, tartamát az Üzemi Naplóba és a menetigazolvány „Megjegyzés” rovatába be kell jegyezni.

6.6. A GYSEV Zrt. Győr-Sopron vonalszakasza részben ki van építve vonatbefolyásolásra úgy, hogy valamennyi főjelző előtt - tehát ott, ahol érdemben adható fel jel - az általános fékúttávolságnak megfelelő hosszban van jelfeladás, a következő eltérésekkel:

a) Bejárati jelző előtt a jelfeladást végző szigetelt sínszakasz kb. 300 m-rel az előjelző előtt kezdődik.
b) A bejelentkező szakasztól az átmenő fővágányba eső kijárati jelzőig folyamatos jelfeladás van.
c) A nem átmenő fővágányba eső kijárati jelző előtt jelfeladás van, azonban a bejárati jelzőtől az ellenkező menetirányhoz tartozó kijárati jelzőig ez megszakad.
d) A kijárati jelzőt mindig jelfeladásra ki nem épített pályaszakasz követi (az ellenirányú bejárati jelzője után), kivéve az „e.)” pontban leírt állomásközöket.
e) A Fertőendréd-Petőháza-Fertőszentmiklós állomásközökben a jelfeladás mindkét irányban folyamatos.

6.7. Az EÉVB berendezés olyan meghibásodásakor, amikor nem üzemszerű fékezés következik be és a 2. pontban leírtak szerint nem lehet üzemképes állapotra kapcsolni a mozdony üzemképességének további biztosítása érdekében, a berendezést ki kell iktatni az 1.2.3. pontban szereplő kapcsoló segítségével. Ha a berendezés ennek ellenére is elengedi a fővezeték levegőjét, akkor az 1.2.7. pontban említett kiiktatóváltót is el kell zárni.

Meghibásodásnak minősül pl.: ha a berendezés a mozdonyt befékezi és a fék, a pedál illetve a nyomógomb kezelésével teljes megállás után sem oldható fel.

Ugyancsak kikapcsolandó a berendezés akkor, ha a vezetőállásjelző sötét, a kürt állandóan hangot ad és a kürt a pedál vagy nyomógomb kezelésére sem hallgat el, stb.

6.8. Vonatbefolyásolásra kiépített pályán, ha továbbhaladást engedélyező önműködő térközjelző után a vezetőállás jelző egy fehér fényt ad, erről mozdonyrádió (mobil telefon) útján a forgalmi vonalirányítót értesíteni kell.

Ha ez az állapot a következő térköz(ök)ben is fennáll, akkor a továbbhaladás sebességét az F.2. sz. Forgalmi Utasítás „A mozdonyokon, vezérlőkocsikon szolgálatot végzők létszáma" szélcíménél felsorolt valamennyi körülmény (figyelésre kötelezhető második dolgozó, éberségi berendezés üzeme, távolbalátás) figyelembe vételével kell meghatározni.

6.9. A berendezés meghibásodása miatti kiiktatását lejelentkezéskor írásban jelenteni kell. Az írásbeli jelentésnek tartalmaznia kell:

- a kiiktatás szükségességét,
- a hibajelenség pontos és rövid leírását,
- a mozdony tartózkodási helyét vagy mozgási körzetét a meghibásodás időpontjában,
- minden egyéb olyan tényezőt, amely a hiba okának kiderítéséhez feltétlenül szükséges, pl.: a mozdonyon egyidejűleg végzett ténykedés, a közelített pályajelző színkép, stb.

7. **MIREL**, az **ETCS** és az INDUSI (PZB) berendezések kezeléséről a kezelési útmutató ad részletes rendelkezéseket.

8. A 120-160 km/h vonat közlekedésre átalakított EVM 120 típusú berendezés eltérései

8.1. A járművekre módosított vevőtekercseket és szükség szerint kompenzáló tekercset szereltek.

8.2. A sűrített éberségi felhívás 180 méterenként éberségi kürt megszólalást jelent.

8.3. A berendezés működési módja a max. 120 km/h, illetve az annál magasabb sebességű közlekedésnél eltérő. Az eltérő működési módot a közlekedési sebesség választja ki. Az átkapcsolás 125 km/h-nál történik meg. A 3.5. szakasz szerinti működési módot a vezetőasztalon „160" feliratú jelzőlámpa jelzi.

8.4. Közlekedés max. 120 km/h sebességgel.

8.4.1. Sűrített éberségi felhívásnál a harmadik és minden további felhívás nyugtázása csak akkor hatásos, ha a fővezeték nyomása már 4,7 bar vagy az alatti értékre csökkent, vagy a beépített lassulás-érzékelő az előírt értéket méri.

8.4.2. A sűrített éberségi felhívás nyugtázásához mindaddig a 8.4.1. pont szerinti többletfeltételnek kell teljesülnie, amíg a sebesség 40 km/h felett van. Ha a sebesség már nem nagyobb 40 km/h-nál, a sűrített éberségi felhívás nyugtázásához az említett többletfeltétel teljesülése már nem szükséges.

8.5. Közlekedés 120 km/h felett, max. 160 km/h sebességgel.

8.5.1. Sűrített éberségi felhívásnál a második és minden további felhívás nyugtázása csak akkor hatásos, ha a fővezeték nyomása már 3,5 bar vagy az alatti értékre csökkent, vagy a beépített lassulás-érzékelő az előírt értéket méri.

8.5.2. A sűrített éberségi felhívás nyugtázásához mindaddig a 8.5.1. pont szerinti többletfeltételnek kell teljesülni, amíg a sebesség 80 km/h felett van. Ha a sebesség már nem nagyobb 80 km/h-nál, a berendezés a 3.4. szakaszban leírtak szerint működik.

8.5.3. A berendezés 8.5.1. pont szerinti működése szükségessé teszi, hogy a mozdonyvezető legkésőbb a sebességcsökkentésre (megállásra) előjelzést adó főjelzőnél teljes üzemi fékhatást kezdeményezzen.

8.6. A sűrített éberségi felhívás nyugtázásához szükséges, a 8.4.1., illetve a 8.5.1. pontban említett fővezeték nyomáscsökkenés bekövetkezését „EVM 120” feliratú jelzőlámpa igazolja vissza a vezetőállásra.

1. sz. függelék

Mozdonyvezetői időadatlap

Mozdonyvezető neve:	
Mozdonyvezető törzsszáma:	
20 . …………….. hó	

Szolgálatok nyilvántartása

Szolgálat dátuma	Tényleges kezdő vonatszám (jelentkezési hely kód)	Tényleges végző vonatszám (lejelentkezési hely kód)	Szolgálat kezdete óra : perc	Szolgálat vége óra : perc

Szolgálat elején keletkező 1,5 órán túli utazási idő nyilvántartása

Szolgálat kezdete dátum:	Szolgálat kezdete óra : perc	Lakhelyről indul óra : perc	Közlekedési eszköz indul óra : perc (állomáskód)	Közlekedési eszköz érkezik óra : perc (állomáskód)	1,5 órát meghaladó utazási idő kezdete óra : perc	1,5 órát meghaladó utazási idő vége óra : perc	1,5 órán túli utazási idő	
							egész óra	tized óra
							∑	

Szolgálat végén keletkező 1,5 órán túli utazási idő nyilvántartása

Szolgálat vége dátum:	Szolgálat vége óra : perc	Közlekedési eszköz indul óra : perc (állomáskód)	Közlekedési eszköz érkezik óra : perc (állomáskód)	Lakhelyre érkezik óra : perc	1,5 órán túli utazási idő kezdete óra : perc	1,5 órán túli utazási idő vége óra : perc	1,5 órán túli utazási idő	
							egész óra	tized óra
							∑	

Vonalismereti út / felügyelet alatti járművezetés nyilvántartása

Dátum	Vonatszám	Állomástól	Állomásig	Indul	Érkezik

Külföldi kiküldetés

Dátum	Helye	Kilépő vonatszám	Kilépés ideje óra : perc	Belépő vonatszám	Belépés ideje óra : perc	Időtartam	
						egész óra	tized óra
						∑	

Szolgálatban szükségessé váló önköltségi út nyilvántartása

Dátum	Szolgálat	Közlekedési eszköz	Felhasznált jegy db	Honnan	Indul óra : perc	Hová	Érkezik óra : perc

Saját gépjárművel való munkábajárás elszámolása

Dátum	Szolgálat	Honnan	Hová	Km
				∑

Megjegyzés

Csatolt számla száma:	

Mozdonyvezető aláírása:	Elektronikus úton beküldve igen nem

2. sz. függelék
E.12. Műszaki Kocsiszolgálati Utasítás

KIVONAT a mozdonyszemélyzet részére

Az Utasítás hatálya

Az **E.12. Műszaki Kocsiszolgálati Utasítás** (továbbiakban az **Utasítás**) hatálya kiterjed valamennyi, a magyar országos közforgalmú vasúthálózaton közlekedő vasúti kocsi vizsgálatára és kezelésére.

Idegen országkódot viselő kocsinál azt a nemzetközi szabályzatot, vagy egyezményt is figyelembe kell venni, amely szerint a kocsi közlekedik.

A nemzeti járműnyilvántartás(ok)ban nem szereplő, belső szállításra szolgáló kocsik vizsgálatára és kezelésére az **Utasítás** hatálya akkor terjed ki, ha azok közforgalmú vasútvonalat, vagy állomást érintenek és erre a közlekedésre érvényes engedélyekkel rendelkeznek.

1.2. Alapfogalmak

1.2.1. A vasúti kocsi fogalma

A **vasúti kocsi (továbbiakban kocsi)** az a sínen vontatott jármű, amely nincsen vonóerő-kifejtésre alkalmas gépi berendezéssel felszerelve, és azt személyszállításra vagy árufuvarozásra alakították ki. Az utasítás alkalmazása szempontjából kocsinak tekintjük a vonóerő-kifejtésre alkalmas gépi berendezéssel felszerelt motorkocsik személyszállításra és/vagy árufuvarozásra kialakított részeit is.

1.4.10. A vizsgálatot végzők felelőssége és kötelességei

A vonatok műszaki vizsgálatával megbízott dolgozók felelősséggel tartoznak az általuk vizsgált kocsik utasítás szerinti műszaki állapotáért. A műszaki vizsgálatot végzők felelőssége általában addig terjed ki, amíg a vonatnál ismételten vizsgálatot nem tartanak. A felelősség kiterjed a megelőző vizsgálatokat végző személyekre is azon alkatrészek sérülése esetén, melyeknél a sérülés tényét bizonyíthatóan korábban meg lehetett volna állapítani (pl.: abroncs lazulás, kerékprofil kopás stb.), valamint a berakáskor észlelhető, de nem kifogásolt rakodási hiányosság esetén. A kocsik vizsgálata során felmerülő kétes esetben felettes műszaki kocsiszolgálati dolgozó döntését kell kérni.
Ha a dolgozó a rendelkezésre jogosult felettesétől olyan rendelkezést kap, amely megítélése szerint utasítás vagy szabályellenes, köteles erre figyelmét felhívni, s ha a rendelkezést adó ennek ellenére ragaszkodik rendelkezése végrehajtásához, ezt a rendelkezést adó köteles írásban megismételni, vagy a rendelkezést adó részére a szolgálatot át kell adni.

2.1.1. A kocsivizsgálat célja

A kocsivizsgálat alatt a kocsik és rakományok azon műszaki ellenőrzését kell érteni, amely biztosítja, hogy a vonatokban csak az üzem- és üzletbiztonságot nem veszélyeztető kocsik közlekedjenek. A vizsgálat során ki kell szűrni a sérült, hibás vagy hiányos, illetve a **Rakodási Szabályok** előírásait ki nem elégítő küldeményeket, amelyek személyek vagy tárgyi eszközök sérülését vagy pedig az áru elveszését okozhatják. Ezzel egyidejűleg gondoskodni kell az időszakos vizsgálatokra esedékes kocsik megfelelő bárcázásáról.

A vizsgálatot végző műszaki dolgozók kötelesek szükség esetén féktuskót, fékbetétet cserélni (RoLa-vonatoknál), illetve hiány esetén pótolni. Egyéb sérülések vagy hiányosságok esetén megfelelő bárcával ellátva a kocsikat javítóműhelybe vagy rakományigazításra, átrakásra kell utalni. A műszaki vizsgálat egyes szolgálati helyeken külön meghatározott szerkezeti részek működésének, épségének ellenőrzésére irányulhat, különösen akkor, ha erre különleges vizsgáló berendezést telepítettek. Ilyen vizsgálatot végez a hőnfutásjelző-, és a laposkerék jelző berendezés. Hibajelzés esetén a vizsgálatot végző dolgozó – az adott lehetőségeknek megfelelő mértékű – kocsivizsgálatot is köteles tartani.

2.1.2.1. A kocsivizsgálat helye és ideje

Általában a vonatindító állomásokon, a rendező-pályaudvarokon összeállított, illetve a továbbító vasútvállalat változásakor átvételre felkínált személy- és tehervonatoknál – kivéve a bizalmi elv alapján történő átadás-átvételre kijelölt vonatokat – kocsivizsgálatot kell tartani.

2.1.2.2. Tehervonatok kocsivizsgálata

A vonat indító, összeállító állomáson végzett vizsgálatot (2.1.2.1. pont) követően az újabb kocsi ki- vagy besorozás, illetve kocsi-sorrend változás nélkül továbbított tehervonatokat, vonatrészeket a rendeltetési állomásig nem kell újabb – minden szerkezeti részre kiterjedő, a 2.3.2. pont szerinti – kocsivizsgálatnak alávetni, amennyiben az üzembiztonságot veszélyeztető jelenség (szoruló fék, hőnfutás, laposkerék, vonatszakadás vagy más rendkívüli esemény) azt nem indokolja.

2.1.2.4. Vonatindítás nem kocsivizsgálói szolgálati helyről

Azoknál a személyszállító vonatoknál, amelyeket nem kocsivizsgálói szolgálati helyen állítottak össze, a vontatójármű vezetőjének kell a kocsik továbbíthatóságáról meggyőződnie. A járműveket elsősorban a közlekedésbiztonság szempontjából kell megvizsgálni. A 2.3.2. pont szerinti kocsivizsgálatot a legközelebbi kocsivizsgálói szolgálati helyen kell megtartani.

Azokat a tehervonatokat, amelyeket nem kocsivizsgálói szolgálati helyen állítottak össze vagy feloszlatásuk óta több mint 24 óra telt el, illetve a vonat továbbítása közben rendkívüli esemény miatt kocsirendezés történt, a legközelebbi kocsivizsgálói szolgálati helyen vonatvizsgálat céljából meg kell állítani. A vonat megállításáról – nem irányított vonalon – a vonatot indító és a közbenső állomások forgalmi szolgálattevői, illetve – irányított vonalakon – a forgalmi vonalirányítók kötelesek gondoskodni. Amennyiben a legközelebbi kocsivizsgálói szolgálati hely 80 km-nél

távolabb esik a vonatindító állomástól, akkor műszaki kocsivizsgálat elvégzése céljából kocsivizsgálót kell kirendelni.

2.1.6. Intézkedési kötelezettség
Az állomásfőnökök, a forgalmi szolgálattevők műszaki kocsiszolgálatot érintő – kizárólag forgalmi vonatkozású – intézkedéseit haladéktalanul végre kell hajtani.
Azokat a hiányosságokat és kocsisérüléseket (pl. hőnfutás, szoruló fék, stb.) amelyeket a pályaszemélyzet, a vonatszemélyzet, a forgalmi szolgálattevők vagy esetleg polgári személyek (utasok) észlelnek és jeleznek, éppen úgy kell kezelni, mintha azokat a kocsivizsgálat állapította volna meg.

2.1.7. A vonatszemélyzet teendője kocsisérülés megállapításakor
A kocsik vizsgálatát a vonatkísérő személyzet az **F.2. sz. Utasítás** szerint köteles végezni. Ha a vonatkísérő személyzet valamely kocsinál sérülést vagy hiányosságot állapít meg, köteles azt a kocsivizsgálóval közölni, aki további vizsgálat után köteles dönteni a kocsi sorsáról.
Amennyiben a vonat kocsivizsgálói szolgálati helyet nem érint és a kocsi biztonságos továbbítását illetően kétség merül fel, a vontatójármű vezetője köteles dönteni a kocsi továbbításáról vagy kisorozásáról. Amennyiben a vontatójármű vezetője úgy dönt, hogy a kocsi – akár korlátozással is – továbbítható, akkor ennek tényét a vonatterhelési kimutatásban köteles előjegyezni.

2.2.1.1. Kocsivizsgálat a vonat érkezésekor
A vonat érkezésekor a kocsikat a 2.3.2. pontban meghatározott terjedelemben kell megvizsgálni. A kocsivizsgálathoz a kocsivizsgálóknak úgy kell elhelyezkedniük, hogy az érkező vonat valamennyi kocsija közöttük és előttük elhaladjon. Amennyiben a szolgálati helyen csak egy fő kocsivizsgáló teljesít szolgálatot, akkor a fogadás helyét az **ÁVU**-ban kell szabályozni, figyelembe véve a vonat megfigyelésére kötelezettek tevékenységét is.
A kocsivizsgálatra kijelölt állomásra behaladó vonat sebességét a mozdonyvezető úgy köteles szabályozni, hogy az az érkezési vágány biztonsági határjelzőjének körzetében a 40 km/h-t ne haladja meg. Ilyenkor kell megfigyelni azokat a futómű és egyéb sérüléseket (pl. keréklaposodás, felrakódott kerék, vagy lelógó alkatrészek), amelyeket álló járműnél nem vagy nehezen lehet megállapítani.

2.2.1.2. Kocsivizsgálat a vonat indulása előtt
Az induló vonat kocsijait elsősorban üzem- és forgalombiztonság szempontjából kell megvizsgálni. A kocsik vizsgálatát a 2.3.2. pont szerinti terjedelemben kell végrehajtani. A személykocsik vizsgálatát a 2.1.2.2. és a 2.3.3. pont szerint kell elvégezni.

A kocsik megrakásának és a rakományok rögzítésének vizsgálatát a **Rakodási Szabályok** szerint kell végezni.

Az üres, rakodásra irányított kocsit úgy kell vizsgálni, hogy az a berakás után a szállítási feladatnak eleget tudjon tenni.

Javítást vagy rakományigazítást igénylő kocsi a kocsivizsgálói szolgálati helyet javítás, javításba vagy rakományigazításra utaló bárca nélkül nem hagyhatja el.

2.2.1.3. Kocsivizsgálat a vonatot továbbító vasútvállalat változása esetén

A vonatok átadás – átvételének rendjét a **vasútvállalatok közötti Szerződés**ben kell szabályozni az alábbiak figyelembevételével:

- az átvétel során tartott kocsivizsgálat terjedelme legyen azonos az érkező vonatok kocsivizsgálatával. Minden esetben lehetővé kell tenni – eltérő megállapodás híján – a behaladó vonat vizsgálatát, az átvevő és az átadó kocsivizsgáló közös munkavégzését, Kivételt képeznek a két- vagy többoldalú megállapodás alapján – bizalmi elv szerint – közlekedő vonatok.
- az átadásra felkínált vonatoknál – eltérő megállapodás híján – az átadó vasútvállalat kocsivizsgálójának jelen kell lenni.
- szabályozni kell az értesítés rendjét.

2.2.1.4. Vizsgálat a vonat haladása közben

A vonat haladása közben a vonatszemélyzet köteles a kocsik futását megfigyelni. Veszély (nyugtalan járás, erős kígyózás, lapos vagy felrakódott kerék, szoruló fék, csúszó kerék, rendkívüli zajok, stb.) észlelése esetén kötelesek a vonat megállítása iránt intézkedni és a 2.1.6. pont szerint eljárni.

2.2.1.5. Közlekedő vonatok megfigyelése

Az állomásra behaladó vonatokat behaladás közben a kocsivizsgáló és a forgalmi szolgálattevő, a közlekedő vonatokat – a helytől függetlenül – a vonat megfigyelésére kötelezett dolgozók kötelesek megfigyelni és bármely rendellenesség (szoruló fék, hőnfutás, alkatrésztörés, lapos vagy felrakódott kerék, rakomány elcsúszás, stb.) észlelése esetén a vonat mielőbbi – legkésőbb a következő állomáson történő – megállítása iránt azonnal intézkedni.

A megállított vonat vizsgálatát kocsivizsgáló, annak hiányában a mozdonyvezető köteles mindkét oldalon megtartani.

Ha olyan állomáson soroztak ki – műszaki okok miatt – kocsit, ahol kocsivizsgáló nem teljesít szolgálatot, akkor a kocsivizsgálat elvégzésére kocsivizsgálót kell kérni. A kocsi vizsgálata után, esetleges helyreállítására vagy műhelybe utalására a kocsivizsgáló köteles intézkedni.

2.2.2.3. Kocsivizsgálat síktolatás után

Síktolatások után, ha a forgalmi személyzet a kocsik sérülésére a műszaki személyzet figyelmét felhívja, vagy nagy zajjal járó ütközéskor a kocsi sérülését lehet feltételezni, a kocsivizsgáló köteles a 2.3.2. pontban meghatározott vizsgálatot tartani.

2.2.2.4. Rendkívüli küldemények vizsgálata

Rendkívüli küldemények felvételét, átvételét és továbbítását a **H.6.**, az **F.2. Utasítások**

és a **Rakodási Szabályok** vonatkozó rendelkezései szerint kell végezni.

A rendkívüli küldeményként kezelt vasúti járműről a **18. melléklet** szerinti **"Futási bizonylatot"** kell kiállítani, amelynek hátoldalán a feladónak nyilatkozatot kell tennie, amiben átvállalja a felelősséget a továbbítás során a küldemény hibájából esetleg bekövetkező rendkívüli eseményekért.

2.2.3.1. Hőnfutás utáni vizsgálat
A kocsik csapágyának oly mértékű melegedése esetén, amikor a kézfej a csapágytok melegét már nem tudja elviselni, a csapágyat hőnfutottnak kell tekinteni. A RoLa-kocsiknál nagyobb üzemi hőmérséklet alakul ki a csapágyban, ezért csak akkor számít hőnfutottnak, ha a hőmérővel mért érték a RoLa forgalmat szabályozó Utasításban előírt értékeket meghaladja.

A hőnfutásjelző jelzése és riasztása esetén gondoskodni kell a vonat megállításáról. A megállás után az **ÁVU** előírásai és a hőnfutásjelző berendezések kezelésére kiadott utasítás szerint kell eljárni.

A hőnfutás észlelése esetén
- a siklócsapágyaknál szükség szerint alágyapotolással és olajfeltöltéssel kell a kocsit futóképessé tenni. A kocsit legfeljebb 10 km/h sebességgel szabad továbbítani a következő állomásig;
- a gördülőcsapágyaknál szemrevételezéssel kell megállapítani a futóképességet. Fémes hang vagy durva zörejek esetén a kocsit csak legfeljebb 10 km/h sebességgel szabad a következő állomásig vontatni.
-

A hőnfutott kocsit kisorozó állomás a vonatot közlekedtető vasútvállalatot köteles azonnal értesíteni.

Hőnfutás észlelését, illetve hőnfutásjelző berendezés bejelzését követően a vonat megállításának az elmulasztása súlyos vétség!

2.2.3.2 Siklás utáni vizsgálat
Siklottnak kell tekinteni azt a kocsit,
- amely a vágányról egy vagy több kerekével lelépett,
- amelynél egy vagy több kerék a vágányról lelépett, később azonban ismét a vágányra került,
- amelynek kerékpárjai más-más vágányra futottak.
- A helyszíni vizsgálat eredményétől függetlenül a siklott saját kocsikat beemelésük után abban az esetben is műhelybe kell utalni, ha a kocsikon szemmel látható sérülés nem észlelhető.

Siklott idegen kocsikat a közlekedésükre vonatkozó Szabályzat szerint kell megbárcázni és kezelni.

Nem minősülnek siklottnak az olyan kocsik, amelyek állomási tolatásoknál a sebesség

csökkentésére, illetve a kocsik megállítására alkalmazott féksarut átugorják ugyan, de a kerék a sínen marad (visszaesik).

Nem minősülnek siklottnak azok a kocsik sem, amelyek kíméletlen tolatás közben nagyobb ütközések alkalmával felugornak, de a sínre visszaesnek és eközben a futó- és a hordművön, az alvázon vagy a szekrényen maradandó sérülések nem következnek be.

A vágányról gépi erővel eltávolított vagy körbuktatás után a vágány mellé esett, majd ismét a vágányra helyezett kocsik csak helyszíni műszaki vizsgálat után továbbíthatók. A továbbítás feltételeit az állomási személyzettel közölni kell.
A siklott kocsi helyszíni vizsgálatát a vasútvállalat által megbízott kocsivizsgáló vagy a segélynyújtó egység vezetője végezheti.

A helyszíni vizsgálatkor a következőket kell ellenőrizni:
- a tengely görbeségét (mérés vágányszintben a kerékabroncsok, illetve a tömbkerék-koszorúk belső homlokfelületei között három, egymástól 120^{o}-ra levő ponton; a mérések között a kocsit 1/3 kerékfordulattal mindig tovább kell mozdítani),
- valamennyi csapágyat és
- a kocsi egyéb szerkezeti részeit a 2.3.2. pont szerinti terjedelemben.

Az üzembentartó vasútvállalat döntésétől függően a siklott kocsikat beemelésük után abban az esetben is műhelybe kell utalni, ha a kocsikon szemmel látható sérülés nem észlelhető.

Azok a rakott, siklott saját teherkocsik, amelyeknél a tengely nem görbe, az alvázon, a futó- és a hordművön szemmel látható, a kocsi továbbítását akadályozó sérülés nincs, az üzembentartó vasútvállalat döntésétől függően rakottan is továbbíthatók a belföldi rendeltetési állomásig. Ilyen esetekben kirakás után kell a kocsikat műhelybe utalni.

Ha ugyanaz a kocsi kétszer egymás után siklott és nyilvánvaló, hogy a siklást nem helytelen kezelés vagy pályahiba okozta, akkor az üzembentartó vasútvállalat értesítése után, döntésétől függően a kocsit különmenetben kísérővel vagy felrakva szabad a helyreállító műhelybe továbbítani.

A különmenettel több ilyen kocsi is továbbítható.

2.2.3.3. Abroncslazulás, abroncsszakadás, kerékpártörés utáni vizsgálat
Minden tengelycsap-, illetve tengely-, tömbkerék- vagy kerékváz-törés, abroncs-szakadás, abroncslazulás esetén az üzembentartó vasútvállalat illetékes vezetője köteles személyesen vizsgálatot tartani, melynek során a **Balesetvizsgálati Utasítás** előírásait is figyelembe kell venni.

A vizsgálat során meg kell állapítani a töréssel, szakadással közvetlen kapcsolatba hozható tényezőket, pl. a rakomány milyenségét, elhelyezésének és rakodásának módját, a kocsi jellemzőit, az időszakos vizsgálatának idejét, a vonat sebességét, a

megelőző vonatvizsgálatok helyét, stb.

A továbbiakban a 2.5.7. pont szerint kell eljárni.

2.4. A sérült kocsik megjelölése

2.4.1. A kocsik bárcázása

A sérült kocsikat – beleértve a kocsitartozékok és belső berendezések sérülését vagy hiányát is – bárcával kell megjelölni. A nemzetközi forgalomban közlekedő kocsik sérüléseinek és hiányainak megjelölését a nemzetközi forgalomra vonatkozó szabályzatok, valamint az érintett vasútvállalatok közötti külön megállapodás előírásai szerint kell végezni a határállomások mellett a közbenső állomásokon is.

A bárcákat mind a teher-, mind a személykocsiknál az erre kijelölt helyre kell felragasztani. Üres teherkocsiknál a bárcatartóban is elhelyezhetők, ha oda egyéb fuvarozási vagy kocsiintézőségi minta szerinti bárca nem kerül.

A személykocsik belső sérüléseiről kiállított V-bárcát a 2.4.4. pontban foglaltak szerint kell kezelni.

2.4.4. Javítási bárcák

A javítási bárcák mintáit a **10. melléklet** tartalmazza.

A melléklet mintáitól eltérően a vasútvállalatok saját logójukkal ellátott, de azonos adattartalmú bárcamintákat is használhatnak.

Nemzetközi forgalomban

M-bárca (10. melléklet 1. ábra)	„MEGVIZSGÁLANDÓ – ZU UNTERSUCHEN” felirattal, fehér alapszínű bárca az üzemképes, de kisebb sérülés vagy idegen alkatrész miatt műhelybe állítandó és megvizsgálandó kocsikra.
K-bárca (10. melléklet 2. ábra)	„ÚJRAMEGRAKÁS TILOS, KIRAKÁS UTÁN A HONOS VASÚTRA – NICHT WIEDER ZU BELADEN, NACH ENTLADUNG ZUR HEIMAT” feliratú, kék alapszínű bárca a futóképes, besorozási- és sebességkorlátozás nélkül továbbítható, nem súlyosan sérült kocsik megjelölésére.
L-bárca (kék) (10. melléklet 3. ábra)	„SÚLYOSAN SÉRÜLT, ÜRESEN A HONOS VASÚTRA – SCHWERBESCHÄDIGT, LEER ZUR HEIMAT” feliratú, kék alapszínű bárca a súlyosan sérült, de besorozási és (vagy) sebességkorlátozással futóképes kocsik és forgóvázak megjelölésére. Az idegen kocsikkal átadott bárca a felelősség

elismerését is jelenti, ezért használatára a **vasútvállalat** esetenként ad rendelkezést, illetve engedélyt.

L-bárca (vörös) (10. melléklet 4. ábra)

„SÚLYOSAN SÉRÜLT, ÜRESEN A HONOS VASÚTRA – SCHWERBESCHÄDIGT, LEER ZUR HEIMAT" feliratú, vörös alapszínű bárca a súlyosan sérült, csak másik kocsira felrakva továbbítható kocsik és forgóvázak megjelölésére. A bárca kiállítására ugyancsak a **vasútvállalat** ad rendelkezést, illetve engedélyt.

N-bárca

A HIÁNYZÓ VAGY HIBÁS GŐZFŰTÉSI TÖMLŐ –vel közlekedő kocsik, valamint a hibásan visszaküldött gőzfűtési tömlőket megjelölő, fehér alapszínű bárca.

R^1-bárca

„FÉK HASZNAVEHETETLEN – BREMSE UNBRAUCH-BAR" feliratú fehér alapszínű bárca a légfék és a kézifék jelképes ábrájával. Használatakor – a fékberendezés hibájának megfelelően – a felesleges ábraszelvényt le kell szakítani.

R^2-bárca (10. melléklet 7. ábra)

Fehér alapszínű bárca a fővezeték jelképes ábrájával a HASZNÁLHATATLAN LÉGFÉK-FŐVEZETÉK megjelölésére. Csak utánfutóként besorozott kocsiknál alkalmazható!

R^3-bárca (10. melléklet 8.ábra)

„VILLAMOS FŐVEZETÉK HASZNÁLHATATLAN – ZUGSAMMELSCHIENE UNBRAUCHBAR" feliratú, fehér alapszínű bárca használhatatlan villamos fővezeték megjelölésére.

S^1-bárca (10. melléklet 9. ábra)

„A WC NEM HASZNÁLHATÓ! – WC UNBENUTZBAR" feliratú, fehér alapszínű, öntapadó bárca a hibás mellékhelység megjelölésére. A bárcát a hibás helység ajtófelületére kell ragasztani.

S-bárca (10. melléklet 10. ábra)

„AZ AJTÓ HASZNÁLHATATLAN. KÉRJÜK HASZNÁL-JÁK A TÖBBI AJTÓT! – TÜR UNBENUTZBAR. BITTE BENÜTZEN SIE DIE ANDEREN TÜREN!" feliratú, sárga alapszínű, kétoldalasan nyomott öntapadó bárca a hibás személykocsi ajtók megjelölésre.
A bárcát az ajtó üvegfelületére kell ragasztani!

Belföldi forgalomban

Ks-bárca (10. melléklet 11. ábra) „ÚJRAMEGRAKÁS TILOS! JAVÍTÁS” feliratú sárga alapszínű sorszámozott bárca a futóképes, sebességkorlátozással vagy anélkül vonatba sorozható sérült kocsik megjelölésére és kocsijavító műhelybe vagy járműjavító üzembe történő utalásához. Üres kocsi esetében a megrakás, rakott kocsi esetében az újramegrakás tilos!

Js-bárca (10. melléklet 12. ábra) „JAVÍTÁS” feliratú, vörös alapszínű bárca,. olyan kocsik megjelölésére, amelyek az állomás területét nem hagyhatják el javítás nélkül.
A bárcán fel kell tüntetni, hogy javítás végett a kocsi műhelybe, vagy a kijelölt állomási vágányra állítandó.

Ű-bárca (10. melléklet 13. ábra) „ÜZEMVESZÉLYES” feliratú, vörös alapszínű bárca, középen fehér ponttal olyan kocsik megjelölésére, amelyek kisorozásakor vagy műhelybe állításakor fokozott óvatossággal kell eljárni és csak lépésben mozgathatók műszaki kísérettel.

V-bárca (10. melléklet 14. ábra) „VONALI MEGÁLLAPÍTÁS” feliratú, fehér alapszínű bárca a vonatkísérő személyzet által észlelt hiányosságok (pl. fűtési-, világítási hiba, nyugtalan járás, hibás ajtó vagy ablak, kocsitisztítási hiányosság, stb.) jelentésére.
A bárcát a vonatkísérő személyzet köteles kiállítani 3 példányban és érkezés után a műszaki kocsiszolgálatnak 1 példányt átadni, amely köteles a szükséges intézkedést (helyszíni javítást, kisorozás stb.) azonnal megtenni. A bárca 1 példánya a villamos kapcsolószekrénybe helyezendő, 1 példány pedig a tömbben marad.

Y-bárca (10. melléklet 15. ábra) „NEM HASZNÁLHATÓ! SZÍVESKEDJÉK MÁSIKAT KERESNI!” feliratú, narancssárga alapszínű öntapadó bárca a kocsivizsgálók, vagy a vonatkísérő személyzet által felfedezett, hibás fűtésű, világítású vagy nyílászárójú stb. szakaszok, mellékhelyiségek megjelölésére. Az öntapadó bárcát a szakasz-, illetve a bejárati ajtón szemmagasságban kell felragasztani.

RSz-bárca (10. melléklet 16. ábra) „ÁTRAKÁS, RAKOMÁNYIGAZÍTÁS” feliratú, narancs-vörös alapszínű bárca olyan kocsik megjelölésére, amelyek nem felelnek meg a **Rakodási Szabályok** kötelező érvényű előírásainak , ezért azt átrakás vagy rakományigazítás végett ki kell sorozni.
Az RSz-bárca mellett Ks-, Js-, illetve Ü-bárcát is kell a kocsin

elhelyezni, ha a rakomány megcsúszása vagy egyéb rakodási hiba miatt a kocsi is megsérült, illetve a kocsi sérülése csak átrakás vagy rakományigazítás után szüntethető meg.

2.4.5. A bárcák eltávolítása

A sérülési bárcákat a javítás befejezése, illetve a hiány pótlása után csak a munkát átvevő, ezzel megbízott dolgozó távolíthatja el. A sérülési bárcák jogtalan eltávolítását a felelősség megállapítása céljából vizsgálni kell.

A külföldre kilépő saját és idegen kocsikról a belföldön használatos bárcákat a vonatindító állomáson el kell távolítani és a nemzetközi forgalomban használatos bárcákkal kell pótolni.

2.6. Futási engedély

Az alább felsorolt kocsik közforgalmú vonalakon csak **19. melléklet** szerinti **„Futási engedély”** – el közlekedhetnek:

- vágányra visszahelyezett vasútüzemi kocsik a javító műhelyig,
- selejtezett kocsik a bontást végző szolgálati helyig,
- lejárt fővizsgálati határidejű magánkocsik, amennyiben azok nem járműjavító műhelybe kerülnek feladásra,
- futópróbán résztvevő kocsik.

Futási engedélyt a műszaki felülvizsgálat után a kocsivizsgáló csoportvezető vagy megbízása esetén kocsivizsgáló állíthat ki.

A futási engedély adott viszonylatban és adott határidőig, de legfeljebb 30 napig érvényes.

2.7. Futási bizonylat

A vasúti járművek futási bizonylatának kiadási szabályait a **H.6. sz. „Rendkívüli küldemények”** c. **Utasítás** tartalmazza. A bizonylat kiadását megelőző vizsgálat megállapításait, adatait a **18. melléklet** szerinti nyomtatványon kell rögzíteni.

3.1.7. Selejtezett kocsik továbbítása

Selejtezett kocsi a bontást végző szolgálati helyre csak a kiadott kocsiirányítási rendelkezés alapján – a **19. melléklet** szerinti **„Futási engedéllyel”**, szükség esetén sebességkorlátozással – továbbítható.

3.3. A kocsik szükség szerinti javítása

3.3.4. Állomási vágányokon végzett javítások

A kocsik vizsgálatával és javításával megbízott műszaki kocsiszolgálati dolgozóknak

(kocsivizsgáló, féklakatos, szerelvény-karbantartó), lehetőleg a kocsik kisorozása nélkül kell a vonatban megszüntethető hibákat (pl. csavarpótlás és utánhúzás, féktuskó-, tömlő-, elzáróváltó-csere, belső berendezések, szerelvények javítása, stb.) kijavítani.

A forgalmi vágányokon összeállított vonatokban, vagy egyes kocsikon végzendő javítás megkezdése előtt a munkát vezető vagy végző dolgozó az **F.2. sz. Utasítás**, valamint az **ÁVU** előírásai szerint köteles engedélyt kérni a munkák elvégzésére. Az engedélyt kérőnek a munka befejezéséről ugyanezen előírások szerint kell értesítést adnia.

A vonatban végzett javítás befejezéséről a forgalmi szolgálattevőt az **ÁVU**-ban meghatározott módon értesíteni kell.

Amennyiben a vonatnál villamos fűtés, vagy nagyfeszültségű energiaszolgáltatás van, akkor a javítás csak a 4.2.1.2. pont előírásainak betartásával végezhető.

A kocsik üzemképességének feltételei és a sérült kocsik kezelése

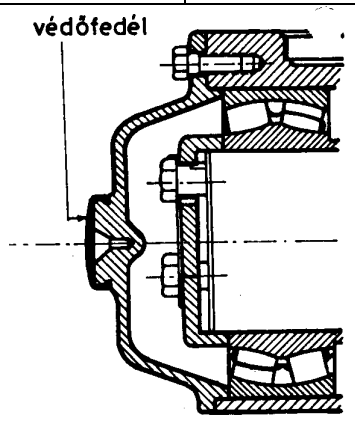
Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás [1]	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1.	**Futómű**						
1.1.	**Abroncs**						
1.1.1		Az abroncs a futókör síkjában mérve vékonyabb, mint		Ks+R1	Kerékpárcsere az erre berendezett legközelebbi műhelyben. Romlandó áruval rakott kocsinál kirakás után.		
		- 35 mm SS jelű - 30 mm S jelű - 25 mm a többi kocsinál	- 35 mm				
1.1.2.		Az abroncs törött, illetve az abroncson hossz-, vagy keresztirányú repedés található.		Ü	Kerékpárcsere helyben.	Lépésben	Mozgatás esetén kísérni.
1.1.3.		Az abroncs laza, ha		Ks+R1	Kerékpárcsere az erre berendezett legközelebbi műhelyben.	60 km/h utánfutóként.	Mozgatás esetén kísérni
		- kalapácsütésre tompa hangot ad, vagy - a biztosító gyűrű laza, vagy - az ellenőrző jelek elmozdultak, vagy - a rozsdakiverődés a kerület több, mint 1/3 részén A vizsgálatot tuskós fékezés esetén a kocsi feloldott fékberendezése mellett kell elvégezni.			Súlyos esetben kerékpárcsere helyben.	lépésben	

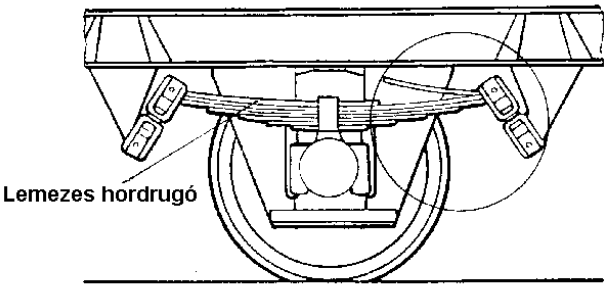
Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1.1.4.		Az abroncs oldalt elcsúszott		Ü	Kerékpárcsere helyben.	lépésben	Mozgatás esetén kísérni
1.1.5.		A biztosító gyűrű sérült - deformálódott, - törött, - hiányzik.		Ks+R1	Kerékpárcsere az erre berendezett legközelebbi műhelyben.	40 km/h	
1.2.	**Tömbkerék**						
1.2.2.		Repedés a futó- és a homlokfelület átmenetében, benyomódás a futófelületen.		Ks+R1	Profilszabályozás kirakás után a legközelebbi kocsijavító műhelyben.	60 km/h	
1.2.4.		Tömbkerék fékhiba miatti túlzott hőigénybevétele Jellemzői: - leégett festék, - szétolvadt féksaru, - felrakódott, sérült futófelület.		Ks+R1	Kerékpárcsere és fékjavítás kirakás után a legközelebbi kocsijavító műhelyben.	60 km/h	

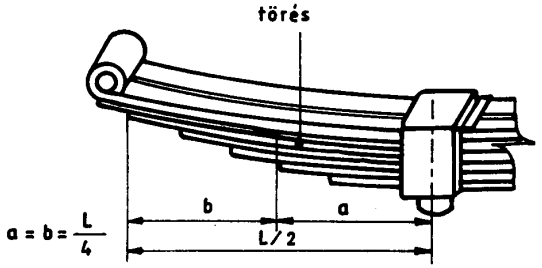
Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1.3.	**Az abroncs vagy a tömbkerék megfelelő része**						
1.3.2.		A futófelület helyenként benyomódott.		Ks+R1	Kerékszabályozás	60 km/h	
1.3.3.		60 mm-nél hosszabb lapos helyek		Ks+R1	Kerékpárcsere, vagy kerékszabályozás az erre berendezett legközelebbi kocsijavító műhelyben.		
		- 100 mm-ig				40 km/h	
		- 150 mm-ig				20 km/h	
		- 150 mm felett		Ü	Kerékpárcsere helyben	lépésben	Mozgatás esetén kísérni
		Lapos helyek Ro-La kocsik esetében:					
		- 30 mm-ig		Ks+R1	Kerékpárcsere, vagy kerékszabályozás az erre berendezett legközelebbi kocsijavító műhelyben	60 km/h	
		- 30 mm felett		Ü	Kerékpárcsere helyben	lépésben	Mozgatás esetén kísérni

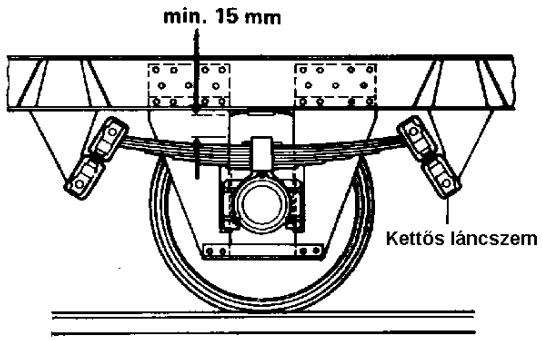
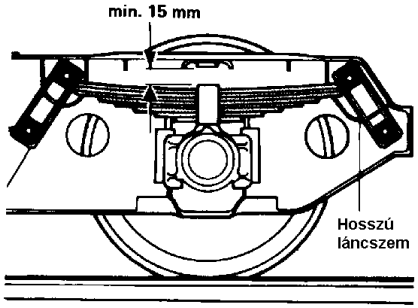
Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1.3.4.		60 mm-nél hosszabb, vagy 1 mm-nél magasabb anyagfelrakódás.		Ks+R1	Kerékpárcsere, vagy kerékszabályozás az erre berendezett legközelebbi kocsijavító műhelyben.		
		- 100/2 mm-ig				40 km/h	
		- 150/3 mm-ig				20 km/h	
		- 150/3 mm felett		Ü	Kerékpárcsere, vagy javítás helyben.	lépésben	Mozgatás esetén kísérni
		Anyagfelrakódás Ro-La kocsik esetében					
		- 30/1 mm-ig		Ks+R1	Kerékpárcsere, vagy kerékszabályozás az erre berendezett legközelebbi kocsijavító műhelyben		
		- 30/1 mm felett		Ü	Kerékpárcsere, vagy javítás helyben.	Lépésben	Mozgatás esetén kísérni
1.3.5.		Lyukak, kipattogzások, pikkelyesedés 60 mm-nél nagyobb hosszon.		Ks+R1	Kerékpárcsere, vagy kerékszabályozás az erre berendezett legközelebbi kocsijavító műhelyben.	60 km/h	
		Ro-La kocsik esetében:					
		- 30 mm-nél nagyobb hosszon.		Ks+R1	Kerékpárcsere, vagy kerékszabályozás az erre berendezett legközelebbi kocsijavító műhelyben	60 km/h	
1.3.6.		A kerékabroncs vagy a tömbkerék annak megfelelő koszorúrésze a jármű egyetlen alkatrészéhez se, súrlódhat.		Ks	Vizsgálat és javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben.	80 km/h	

Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás [1]	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1.5.	**Kerékváz**						
1.5.1.		Kerékagy vagy a keréktárcsa repedt.		Js	Kerékpárcsere helyben.	lépésben	kísérővel
1.5.2.		Kerékküllő vagy a kerékkoszorú repedt.		Js	Kerékpárcsere helyben.	lépésben	kísérővel
1.6.2.		A tengelyhez súrlódó alkatrész.		Ks	Javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben, addig felkötni vagy leszerelni a súrlódó alkatrészt.		
1.							
1.8.	**Csapágyazás**						
1.8.1.		A csapágyazás tömörtelen - a kenőanyag kifolyik, - a víz vagy a por bejut. (A központosító furat védőfedele hiányozhat.)		Ks	A sérült vagy hiányzó alkatrész pótlása helyben, ha nem javítható kerékpárcsere a legközelebbi műhelyben.	60 km/h	

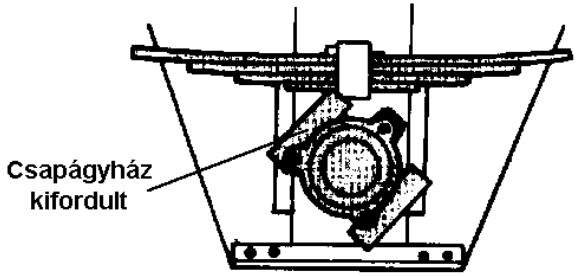
Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
		 Csapágyazás a csapágyfedélen kiképzett központosító furattal és védőfedéllel					
1.8.2.		A vezetőbordák nem biztosítják a kerékpár vezetését.		Ü	Kerékpárcsere helyben.	lépésben	Mozgatás esetén kísérni
1.8.3.		A csapágy hőnfutott. (A csapágy hőmérséklete olyan magas, hogy kézfejjel nem érinthető meg.		Ü	Kerékpárcsere helyben.	lépésben	Mozgatás esetén kísérni
2.	**Rugózás**						
2.1.	**Lemezes**						

Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
	hordrugó						
2.1.1.		A rugólapok a bilincsben több mint 10 mm-rel elcsúsztak. (Kifényesedés a rugóbilincs körül.)		Ks	Rugócsere a legközelebbi kocsijavító műhelyben	60 km/h, váltókon 20 km/h	
2.1.2.		A rugófőlap törött, vagy láthatóan repedt. 		Ü	Rugócsere helyben.	lépésben	Mozgatás esetén kísérni
2.1.3.		A közbenső lap törött, a letört rész hiányzik.		Js	Rakott kocsi eset;ben rugócsere helyben.	lépésben	Mozgatás esetén kísérni
				Ks	Üres kocsinál rugócsere a legközelebbi kocsijavító műhelyben.	60 km/h	

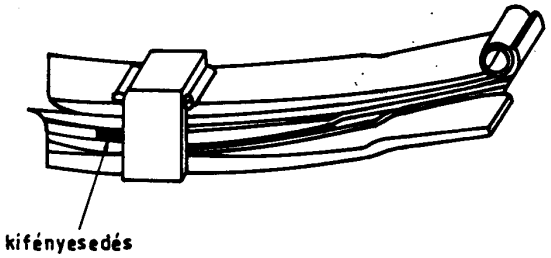
Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
2.1.4.		 A közbenső lap törött, de a letört rész nem hiányzik. A törés helye a rugó közepétől - kisebb, mint a laphossz 1/4-e, - nagyobb, mint a laphossz 1/4-e.		Ks Ks	Rugócsere a legközelebbi kocsijavító műhelyben. Rugócsere kirakás után.	60 km/h	
2.1.5.		Túl kicsi rugójáték: A rugóbilincs és a kocsiszekrény megfelelő része, az alváz, illetve a forgóvázkeret között kisebb, mint 15 mm a kettős vagy a hosszúláncszemes felfüggesztés esetén.		Ks+RSz	Rakományigazítás vagy részbeni kirakás a legközelebbi alkalmas helyen	40 km/h	

Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői	
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál
1.	2.	3.	4.
		  - friss felütési nyomok a rugóbilincs, vagy a rugófelfüggesztés más részein és az alváz, illetve forgóvázkeret között,	

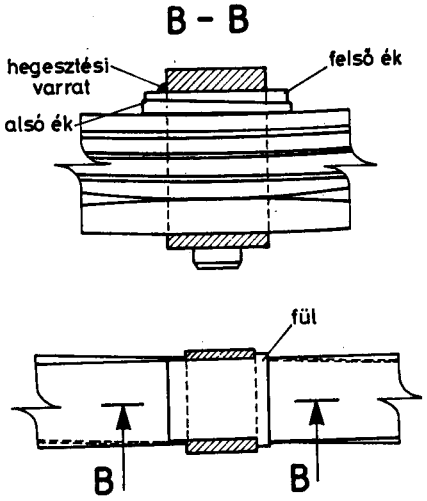
Intézkedések			
Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
5.	6.	7.	8.

Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
2.1.7.		A kerékpárok friss súrlódásának nyoma az alvázon vagy a kocsi padlóján.		Ks	Kirakás után javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben	lépésben	Mozgatás esetén kísérni
2.1.8.		A rugóbilincs laza, törött vagy repedt. Az ék hiányzik vagy hatástalan. (A rugólapok fellazultak.)		Ü	Rugócsere helyben.	lépésben	Mozgatás esetén kísérni
2.1.9.		A rugóbilincs csapja az ülésből kiugrott (a csapágy kifordult). 		Ü	Javítás helyben.	lépésben	Mozgatás esetén kísérni
2.2.	**Parabola rugó**						

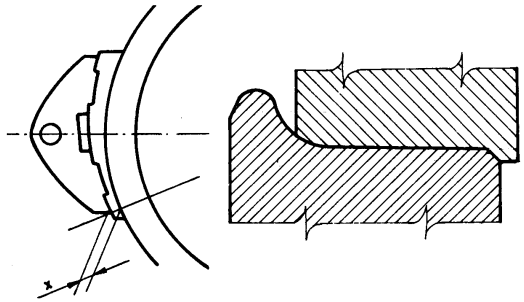
Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás [1]	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
2.2.1.		A fő- vagy másik lap törött, vagy láthatóan repedt		Ü	Hordrugó csere	lépésben	Mozgatás esetén kísérni
2.2.2		Egy lap hosszirányban elcsúszott.					
		- 10 mm-rel, vagy többel		Js	Hordrugó csere	40 km/h váltókon 20 km/h	
		- 10 mm-nél kisebb mértékben (kifényesedés a bilincs körül)		Ks	Hordrugó csere kirakás után		

Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői	
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál
1.	2.	3.	4.
2.2.3.		 A rugóbilincs sérült vagy laza - törött vagy repedt, - az alsó ék füle repedt, - a felső ék hegesztési varrata repedt vagy törött	

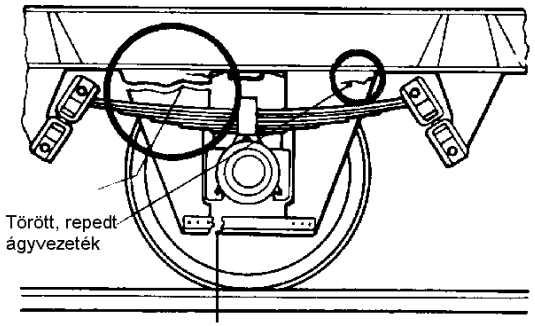
Intézkedések			
Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
5.	6.	7.	8.
Js	Hordrugó csere	40 km/h váltókon 20 km/h	

Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
							
2.2.4.		Parabola rugónál bármely lap törött vagy repedt		Ü	Rugócsere helyben	lépésben	Mozgatás esetén kísérni
2.3.	**Felfüggesztés**						
2.3.1.		A felfüggesztés valamely eleme (heveder, láncszem, csapszeg stb.) kiugrott, hiányzik vagy törött.		Ü	Javítás helyben.	lépésben	Mozgatás esetén kísérni

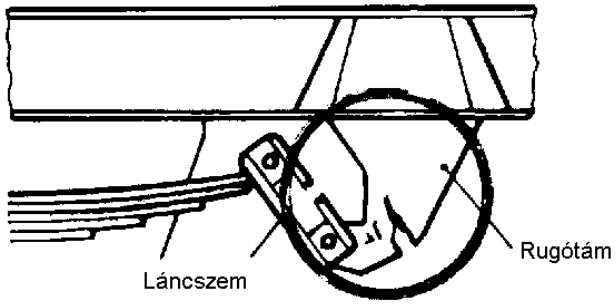
Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
2.4.	**Csavarrugó**						
2.4.1.		A főrugó (külső) törött vagy repedt. A mellékrugó törött, vagy kiugrott (a rugórendszer működését zavarja).		Ks	Javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben.	üres 60 km/h, rakott 40 km/h	
3.	**Fék**						
3.1.	**Mechanikus részek**						
3.1.1.		A fékrudazat valamely része lóg vagy törött.		Ks+R1	Ideiglenes rögzítés után javítás műhelyben		
3.1.2.		A fék-biztonsági kengyel hatástalan (törött, hiányzik, rögzítetlen).		Js	Javítás helyben		
3.1.3		Féksaru sérült		Ks+R1	Kiiktatás után javítás kocsijavító műhelyben		
3.2.	**Féktuskó**						
3.2.1		A féktuskó hiányzik, törött vagy annyira átrepedt, hogy csak az acélbetét tartja össze.		Ks+R1	Pótlás, csere helyben, ha nem lehetséges a legközelebbi alkalmas helyen.		
		A legkisebb vastagsága a féksaru tartományában kevesebb 10 mm-nél.		Ks+R1	Csere az legközelebbi alkalmas helyen.		
3.2.2.		A féktuskó oldalra kopott. (A féktuskó eléri a kerékkoszorú külső homlokfelületét.)		Ks+R1	Kirakás után javítás és tuskócsere, személykocsinál csere helyben.		

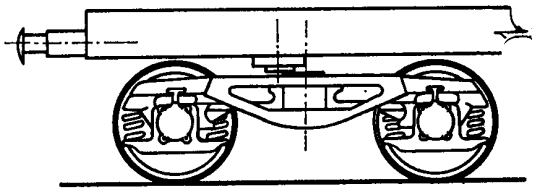
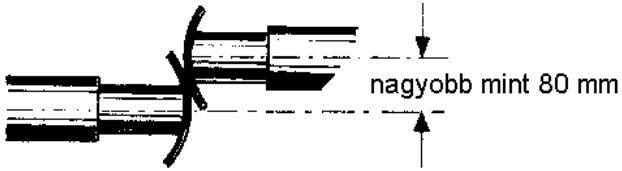
Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
							
3.2.3.		Műanyag féktuskóbetét hiányzik, a súrlódó felülettől a lemezszegélyig repedt, 1/4 hossznál nagyobb hosszon a súrlódó anyag láthatóan kitöredezett, vagy a súrlódó felületen fémzárvány észlelhető.		Ks+R1	Javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben vagy a honállomáson.		
3.3.	**Tárcsafék**						
3.3.1		A féktárcsa laza.		Ks+R1	Javítás a telepállomáson		
3.3.2		A féktárcsa törött vagy repedt		Ks+R1	Javítás a telepállomáson		
3.3.3		A jelzőkészülék nem mutatja egyértelműen a fék állását					
		- egy oldalon		Ks	Javítás a telepállomáson		
		- mindkét oldalon		Ks+R1	Javítás a telepállomáson		

Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
4.	**Alváz és forgóváz-keret**						
4.1.	**Alváz**						
4.1.1.		Deformálódott alváz. (Az ütközőmagasság a tűrésen kívül van vagy az alvázon látható görbeségek vannak.)		Js	Átrakás után a futóképesség vizsgálata. Javítás járműjavító üzemben, ha nem lehetséges akkor selejtezés.	40 km/h	Utánfutóként
4.1.2.		A hossztartókon, a vonókészülék által igénybevett mellgerendákon, vagy kereszttartókon					
		- törés található,		Js	Átrakás után kocsijavító műhelybe.	40 km/h	Utánfutóként
		- keresztirányú repedés van, amely az övlemez felén túlnyúlik. - 100 mm-es hosszirányú repedés a rugótám közelében, - 150 mm-es repedés van egyéb helyen, - hegesztési varrat repedt.		Ks	Kisebb repedésekkel a kirakó állomásig, kirakás után a legközelebbi műhelybe.	40 km/h	Utánfutóként
4.2.	**Ágyvezeték**						

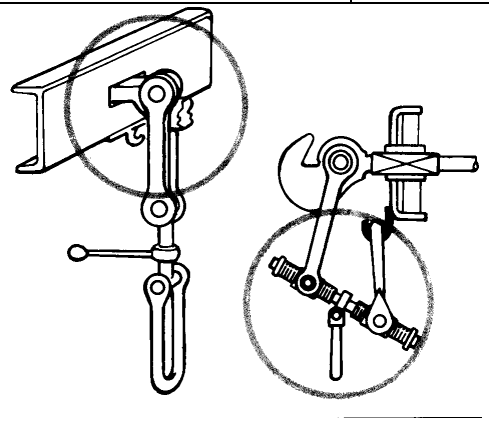
Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás [1]	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
							
4.2.2.		A felerősítése sérült					
4.2.3.		- laza		Ks+R1	Javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben.	40 km/h	Gurítani, szalasztani tilos!
		- néhány (max. 3 db) szegecs vagy csavar laza, az ágyvezeték még merev.		Ks+R1	Kirakás után javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben.	60 km/h	
4.2.4.		Repedt					
		- a repedés hosszabb, mint a vízszintes keresztmetszet 1/4-e,		Ks+R1	Javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben	40 km/h	Gurítani, szalasztani tilos!
		- a repedés rövidebb, mint a vízszintes keresztmetszet 1/4-e,		Ks+R1	Kirakás után javítás legközelebbi kocsijavító műhelyben.	60 km/h	

Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
		- a repedés a felerősítés közelében vagy irányában van függetlenül annak hosszától.		Ks+R1	Javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben.	40 km/h	
4.3.	**Ágyvezeték kötvas**						
4.3.1.		Hiányzik, törött vagy laza.		Js	Javítás, csere helyben.		Gurítani, szalasztani tilos!
4.5.	**Rugótám**						
4.5.1.		Laza, repedt, törött vagy deformálódott. (Távolságok a rugótámok és a hossztartó között eltérőek, illetve a rögzítő elemek fele vagy annál több hiányzik vagy törött.)		Ks+R1	Javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben.	40 km/h	Gurítani, szalasztani tilos!

Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
							
4.6.	**Alváz és a forgóváz közötti kapcsolat**						
4.6.1.		Sérült, az összekötő és a rögzítő elemek töröttek, hiányoznak vagy hatástalanok. (A forgóváz elcsúszott.)		Ü	Javítás helyben.	lépésben	Mozgatás esetén kísérni

Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
		 Elcsúszott forgóváz					
4.7. 4.7.1	**Forgóvázkeret**	Törött, repedt vagy deformálódott.		Ks	Javítás járműjavító üzemben vagy forgóvázcsere.	60 km/h	
5.1.2.		A szomszédos kocsik ütközői közötti magasságkülönbség több, mint 80 mm. 			Átsorozás.		
5.2. 5.2.1.	**Ütközőtányér**	Törött vagy hiányzik, szögletes tányér elfordult elfordult.		Ks	Ütközőcsere a legközelebbi kocsijavító		utánfutóként

Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
					műhelyben.		
5.3.	**Ütköző-csőszár**						
5.3.1.		Hiányzik vagy törött.		Ks	Ütközőcsere a legközelebbi kocsijavító műhelyben.		utánfutóként, gurítani, szalasztani tilos!
5.4.	**Ütköző-hüvely**						
5.4.1		Ütköző hiányzik vagy az ütközőhüvely törött.		Ks	Ütközőcsere a legközelebbi kocsijavító műhelyben.		utánfutóként
5.4.4.		Felerősítése nem biztosított. Csavar hiányzik, laza. (Hézag van az alaplemez és a mellgerenda között.)		Ks	Csavarok pótlása vagy utánhúzása helyben, illetve a legközelebbi kocsijavító műhelyben.		
5.6.	**Csavarkapocs**						
5.6.1.		Valamely része hiányzik, sérült vagy használhatatlan.		Ks	Csere vagy pótlás helyben. Ha nem lehetséges, akkor kapcsolás a másik kocsi csavarkapcsával és csere ill. pótlás kirakás után.		
5.6.2.		A felakasztó horog hiányzik, vagy használhatatlan, a csavarkapocs lóg.		Ks	A kengyel ideiglenes rögzítése az orsóhoz a csavarkapocs teljes összehúzása után. Csere, javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben.		

Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
							
5.7. 5.7.1	**Vonóhorog**	Használhatatlan, vagy rossz állapotú - törött vagy repedt, - a csapszegfurat törött vagy deformálódott, - elfordult.		Ks	Javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben. Ideiglenes kapcsolás a másik kocsi csavarkapcsával vagy utánfutóként.		
6. 6.1. 6.1.1	**Kocsiszekrény** **Általános részek** **Szekrényváz**	Olyan sérült, hogy a rakszelvényt túllépi		Js	Javítás járműjavító üzemben		Rendkívüli

Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
							küldemény
6.1.2	**A falak**	tömörsége nem biztosított, a burkolat lyukas, törött, az áru elvesztését idézheti elő		Ks	Javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben, illetve telepállomáson		
6.1.4	**Ajtók, eltolható oldalfalak**	Nem zárhatók be, illetve nem biztosíthatók.		Js, Ks (+S)	Javítás helyben, ha nem lehetséges akkor ideiglenes biztosítás (pl. kikötés), javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben, illetve telepállomáson	60 km/h	
6.1.5		Hiányzik, vagy a vezetékéből kiugrott (a kerethez képest szabálytalan elhelyezkedés).		Js Ks	Javítás helyben, vagy rögzítés után a legközelebbi kocsijavító műhelyben.	60 km/h	Gurítani, szalasztani tilos !
6.1.6	**Ajtóvezető vagy zárszerkezetek**	Rossz állapotban vannak, ajtókeretek, sarokpántok, reteszek, zárhorgok, fogantyúk stb. hiányoznak, töröttek, lazák, deformálódottak és a biztonságot veszélyeztetik, vagy az áru elvesztését idézhetik elő.		Js Ks	Javítás helyben, ha nem lehetséges javítás a legközelebbi kocsijavító műhelyben.	60 km/h	
6.5.	**Tartálykocsik**						

Szerkezeti rész		Hiba és jellemzői		Intézkedések			
Sorszám	Megnevezés	Teherkocsinál	Személykocsinál	Bárcázás	Javítás helye, módja	Továbbítás (1)	Egyéb
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
6.5.2.	**A tartály, vagy szerelvényei**	tömörtelenek, lyukasak, a rakomány csöpög.		Js	A tömörséget- szükség esetén a VVESz (VVEK) bevonásával helyreállítani.		
6.5.3.	**A dómfedél**	nyitva, vagy szerelvényei hiányoznak töröttek, vagy görbék.		Js ill. Ks	A dómfedelet be kell zárni ! Javítás helyben, vagy a legközelebbi kocsijavító műhelyben.		
7.	**Fűtés**						
7.3	**Villamos fővezeték csatlakozó-kábel**		Sérült, vagy kiszakadt.	Js Ks, R3	Javítás a telepállomáson, vagy bárcázás a kocsi telepállomására.		Személyvo-nat utolsó kocsijaként.
9.	**Homlokátjáró**		A hidlás-lemez leszakadt, vagy sérült.	Js ill. Ks, V, S	Javítás helyben. Ha nem lehetséges, akkor a homlokajtókat le kell zárni.		Átsorozás első vagy utolsó kocsinak.
9.1			A felhajtott hídlás-lemez a homlokajtót nem rögzíti és az ajtó nem zárható.	Js ill. Ks, V, S	Javítás helyben vagy a telepállomáson.		Utolsó kocsi ként nem sorozhatók be.

3. sz. függelék
Futásbiztonságot érintő meghibásodások esetén követendő eljárások

Hordrugótörés

1. A mozdony lemezes hordrugóját töröttnek kell tekinteni akkor, ha egy fő- vagy két melléklapja törött.

1.1. Csavarrugó akkor törött, ha a rugórendszer sérült eleme a mozdony álló helyzetében nem vesz fel terhelést.

1.2. Gumirugó (rugalmas elem) akkor szakadt, ha a gumiréteg valamelyik rugókeresztmetszetben teljesen elvált, a felületek egymáshoz viszonyítva elmozdultak.

1.3. A légrugó elemeinek minősítésére az adott járműsorozatra érvényes Kezelési Utasítás tartalmaz rendelkezéseket.

1.4. Törött hordrugóval a vonat max. 60 km/h, a váltókon 20 km/h sebességgel a célállomásig továbbítható, a mozdony az előzőekben megadott sebességekkel a javítóbázisra közlekedhet.

Kerékabroncs és tengelytörés

2. A kerékabroncs szakadása vagy a tengelycsap törése, továbbá a keréktárcsa-agy lazulása esetén a menet nem folytatható. Ilyen esetben segélyt kell kérni az ideiglenes kerékpárcseréhez.

Elmozdult vagy laza kerékabroncs

3. A kerékabroncsot akkor kell elmozdultnak tekinteni, ha a kerékvázon és az abroncson levő, sugárirányú fehér vagy vörös festékcsík határvonala nem esik egybe. A kerékabroncsot akkor kell lazának tekinteni, ha az alábbiakban felsorolt jelenség bármelyike fennáll:

- feloldott fék mellett több különböző helyen, megközelítőleg sugárirányban az abroncsra mért kalapácsütések nem adnak tiszta csengő hangot,
- a kerékabroncs és a kerékváz között rozsdakiverődés látható,
- az abroncs és a kerékváz csatlakozó élei sérültek,
- a biztosítógyűrű sérült, laza vagy mellette rozsdakiverődés látható.

3.1. Ha a mozdonyvezető kerékabroncs elmozdulást állapít meg, akkor a lazaságra vonatkozó ellenőrzést különös gondossággal kell elvégezni. Amennyiben a kerékabroncs nem minősül lazának, akkor a vonatot a célállomásig kell továbbítani és onnan a mozdonyt a legközelebbi vizsgálóhelyre kell beállítani.

3.2. Ha az abroncs lazának minősül és azt járműfenntartási telepen (vizsgálóhelyen) állapítja meg a mozdonyvezető, akkor a mozdony a telepről (vizsgálóhelyről) nem járhat ki. Megállapításait jelentenie kell a mozdonyfelvigyázónak, aki az illetékes mozdonyreszortost, illetve a vizsgálóhely szolgálatban levő vezetőjét tájékoztatni köteles. A

mozdonyvezetőnek továbbiakban a nevezettek – Üzemi Naplóba is bejegyzett – szabatos rendelkezése szerint kell eljárnia.

3.3. Ha a vörös színjelölésű abroncs elmozdulását vagy az abroncslazulást olyan helyen állapítja meg a mozdonyvezető, ahol nincs járműfenntartási telep vagy vizsgálóhely, akkor ő maga köteles dönteni a mozdony futásképességéről és az alkalmazható sebességről a 3.4.-3.5. pontok szerint.

3.4. Ha az abroncs tengelyirányban nem mozdult el, a biztosítógyűrűje ép, az abroncs és a kerékváz között szemmel látható hézag nincs, akkor a mozdony csak a legközelebbi járműfenntartási telepig (vizsgálóhelyig) legfeljebb 60 km/h sebességgel továbbíthat vonatot. A laza abroncsú kerékpárt – ha az műszakilag lehetséges – a vontatásból és a fékezésből ki kell iktatni.

3.5. Ha az abroncs és a kerékváz kapcsolata nem felel meg a 3.4. pontban felsorolt feltételeknek, akkor a mozdony vonatot nem továbbíthat, szolgálatképtelennek minősül, járműfenntartási telepre való közlekedtetéséhez segélymozdonyt kell kérni. A mozdony ilyen esetben legfeljebb 25 km/h, kitérő irányba legfeljebb 5 km/h sebességgel továbbítható. Tengelyirányú abroncselmozdulás esetén műszaki mentést is kell kérni. A mozdony továbbítani a helyreállítást vezető rendelkezése szerinti sebességgel szabad.

Tengelyágyolvadás

4. Tengelyágyolvadás esetén a mozdony szolgálatképtelen, az állomást nem hagyhatja el. Ha ez a nyílt vonalon következik be, akkor legfeljebb 10 km/h sebességgel a legközelebbi állomásig lehet közlekedni.

Vonókészülék szakadás

5. A teendőket a sérült vonókészülék helyzete és állapota határozza meg. A hibátlan vonókészülékkel a mozdony a legközelebbi járműfenntartási telepig vonatot továbbíthat, ellenkező esetben csak, gépmenetben közlekedhet.

Fogaskerékházból hallható kattogó-ropogó hang

6. Ha a fogaskerékházból füst áramlik ki, de a kerékpárok még forognak, akkor a vonatot max. 25 km/h sebességgel lehet továbbítani a kérdéses forgóváz selejtezése után. Ha a kerékpárok már nem forognak, akkor a mozdony saját erővel nem mozgatható és a hajtómű megbontásához segélyt kell kérni.

Hajtóműház, olajteknő sérülés

7. Ha a kenőolaj elfolyt vagy elfolyhat, akkor a hajtóműházhoz tartozó vontatómotort le kell selejtezni, és a vonat a legközelebbi állomásra továbbítható. Gépmenetben a legközelebbi javítóbázisra legfeljebb 60 km/h sebességgel lehet közlekedtetni.

4. sz. függelék
Utasítás a sebességmérő regisztrátumok kezelésére és ellenőrzésére

Tartalma: Az Utasítás tartalmazza a vontatójárművek sebességmérő regisztrátumainak kezelésére, kitöltésére, tárolására és ellenőrzésére vonatkozó szabályokat.

Hatálya: Az Utasítás hatálya kiterjed a vontatójárműveket üzemeltető, fenntartó, ellenőrző valamennyi dolgozóra, valamint a járműjavítói javítás utáni vonali próbákat vezető személyekre.

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK:

Sebességmérő szalagok kezelése:

A vontatójárművek sebességmérő berendezéseinek regisztráló egységeibe lehetőség szerint a méréshatárnak megfelelő sebességmérő szalagot kell befűzni.

A mozdonyvezető a szolgálat megkezdésekor köteles gondoskodni arról, hogy a szolgálat során megteendő távolságnak megfelelő hosszúságú szalag legyen a regisztráló egységben. Ez vonatkozik az összekapcsolt, de egy mozdonyvezetővel közlekedő járművekre is, vezérlőkocsikra abban az esetben, ha a mozdonyvezető a vezérlőkocsiról ténylegesen vezet.

A szolgálat befejezésekor a mozdonyvezető köteles a szolgálata alatt felhasznált szalagrészt (részeket) a sebességmérőből kivenni - kivétel a tolatószolgálatot ellátó mozdonyok - és **kidolgozás után** a jelen Utasításban előírt dokumentumokkal együtt az RCH mozdonyvezetőknek fenntartott valamelyik tartózkodóban leadni.

A szalag kivételkor csak olyan hosszú regisztrátum nélküli szalagrészt szabad kihúzni - gazdaságossági okok miatt -, amely a gondos összehajtogatáshoz szükséges.

Az állomási tolatómozdonyok sebességmérőjéből a szalagot csak akkor kell kivenni, ha nem biztosított a következő mozdonyvezető szolgálatához szükséges hossz. A szolgálat befejezésekor a szalagot kézzel annyit kell továbbítani, hogy a dátumot, a mozdonyvezető nevét és szolgálati helyének nevét, valamint a tolatási hely nevét rá lehessen írni.

A betelt szalagot az a mozdonyvezető köteles tekercsben leadni, aki azt a sebességmérőből kivette.

A mozdonyvezető összehajtogatás előtt köteles a regisztrátumot megvizsgálni, illetve a menetlevél/elektronikus menetlevél adatai alapján kitölteni. A mozdonyvezető köteles

eseményjelentést írni a sebességmérő meghibásodásáról, a ki nem értékelhető szalagról, illetve ha szalagot - bármilyen okból - leadni nem tud.

A sebességmérő meghibásodása utáni teendőket a Rail Cargo Hungaria Zrt. Mozdonyszolgálati Utasítása tartalmazza.

A sebességmérő szalag kidolgozása:

A szalag belső - regisztrátumot nem érintő - részeire rá kell vezetni:
- a továbbított vonatok számát, indulási és érkezési állomását,
- a rendkívüli megállások - események - és azon sebességcsökkentések helyét, melyeket nem az elrendelt sebességkorlátozások miatt kellett alkalmazni.

A szalag külső - összehajtogatás utáni - felére rá kell vezetni:
- a dátumot,
- a mozdonysorozatot és pályaszámot,
- a továbbított vonatok számát,
- a szalaghoz csatolt dokumentumok (írásbeli rendelkezés, tolatási jegyzék, fékpróba bárca) megnevezését, illetve darabszámát,
- olyan esetben az időjárási körülményt, amely a menetrend szerinti vonattovábbítást befolyásolta vagy akadályozta,
- felügyelet alatt a mozdonyt vezető személy nevét és a honos szolgálati helyének nevét,
- mozdonyvezető nevét és honos szolgálati helyének nevét.

Az állomási tolatómozdonyok sebességmérőjéből kivett és betelt szalagtekercs végére - úgy, hogy összetekerés után látható legyen - rá kell írni a mozdonysorozatot és pályaszámot, a kivétel dátumát, a leadó mozdonyvezető nevét és honos szolgálati helyének nevét.

<u>Elektronikus sebességmérő berendezések esetén:</u>

A mozdonyvezető a szolgálat megkezdésekor a sebességmérő berendezés működését köteles ellenőrizni.

A sebességkijelzőknél, illetve a központi egységen vörös hibajelzés esetén a berendezés üzemképtelen. Ilyen esetben az Rail Cargo Hungaria Zrt. Mozdonyszolgálati Utasításban sebességmérő meghibásodás esetére leírt teendőkön kívül intézkedni kell a már rögzített adatok mielőbbi kiolvasására, illetve a mozdony kompetens járműfenntartási telepre történő irányítására. Ugyancsak intézkedni kell az adatok kiolvasására, amennyiben a kijelzőnél lévő jelzés villogni kezd, de a berendezés mutatja a sebességet.

Üzemképes berendezés esetén a mozdonyvezető a menetlevél/elektronikus menetlevél "Megjegyzés" rovatába "elektronikus sebességmérő berendezés” bejegyzést köteles tenni. A szolgálat végén az Rail Cargo Hungaria Zrt. Mozdonyszolgálati Utasításban

leírt dokumentumokat (írásbeli rendelkezés, fékpróba bárca) az erre a célra rendszeresített borítékba helyezve kell leadni.

A boríték címzésre felhasználható felére fel kell jegyezni mindazokat az adatokat, amelyeket a hagyományos sebességmérő szalag összehajtogatás utáni külső felére is jegyezni kell. Továbbá fel kell tüntetni a Elektronikus adatrögzítő berendezésvel felszerelt mozdonyon ténylegesen eltöltött időtartam kezdő és végzési időpontjait.

KIEGÉSZÍTÉSEK:

Teendők vezérlőkocsival, csatolt járművel történő közlekedés esetén.

A mozdonyvezető köteles mindazon járművek sebességmérő szalagjait együttesen kezelni és leadni, amelyek a menetek során összekapcsolva közlekedtek. A leadási kötelezettség vonatkozik a vezérlőkocsival történt közlekedésre is abban az esetben, ha a mozdonyvezető a vezérlőkocsiból ténylegesen vezetett. A menetek során kapcsolódó járművek sebességmérő szalagjai közül azon szalagrészek kitöltése szükséges, amelyek a menetirány szerinti első sebességmérő jeleit rögzítették.

A szalagokat egymásba tűzve egy szalagként összehajtogatva kell leadni és a külső oldalon a kapcsolódó pályaszámokat is fel kell tüntetni.

Elektronikus sebességmérővel felszerelt és összekapcsolva közlekedő járművek esetén a mozdonyvezető a megőrzendő dokumentumok leadására rendszeresített borítékon a kapcsolódó járművek pályaszámait is köteles ráírni.

Teendők baleset, rendkívüli esemény esetén:

A vontatójárművel kapcsolatban baleset vagy rendkívüli esemény bekövetkezése esetén a mozdonyvezető köteles a baleset vizsgálatát vezető személy részére - a vizsgálathoz szükséges regisztrátumrészt - átadni, majd a menetlevél/elektronikus menetlevél "Megjegyzés" rovatában név és beosztás bejegyzésével rögzíteni.

5. sz. függelék
VÉGREHAJTÁSI UTASÍTÁS
az üzemi napló kitöltésére és kezelésére

1. Az üzemi naplót a vontatási reszortos köteles kiállítani, és a mozdonyra elhelyeztetni.

2. Az üzemi napló vezetését a vontatási reszortos a javítások alkalmával köteles ellenőrizni.

3. Az üzemi napló állagának megóvásáért és a valóságnak megfelelő vezetéséért a mozdonyszemélyzet felelős.

4. A szolgálatban levő mozdonyvezető köteles beírni minden olyan műszaki rendellenességet, ami a szolgálata alatt előfordult. Bejegyzésével el kell elismernie a leltári tárgyak meglétét, állapotát és átvételét.

5. Gondoskodni kell arról, hogy a mozdonyokon az üzemi napló folyamatosan biztosítva legyen. A betelt üzemi napló cseréjéről és azok tárolásáról a vontatási reszortos köteles gondoskodni.

6. Az éberségi és vonatbefolyásoló berendezések utolsó vizsgálatának időpontját fel kell tüntetni az üzemnapló fedlapján, csere esetén át kell vezetni az új üzemnapló fedlapjára.

6. sz. függelék

Menetlevél kitöltési és kezelési utasítás
(kivonat)

1. AZ UTASÍTÁS CÉLJA

A Menetlevél meghatározása, és a Menetlevél kezelési és kitöltési útmutatója.

2. HATÁLY-ÉS FELELŐSSÉG MEGHATÁROZÁSA

2.1. Az utasítás hatálya

Az utasítás hatálya kiterjed a Menetlevél vezetésére és adatrögzítésre kötelezett szervezetekre és érintett munkavállalóira.

2.2. Az utasítás kidolgozásáért és karbantartásáért felelős

A MÁV Zrt. Pályavasúti Üzemeltetés vezetője.

3. FOGALMAK MEGHATÁROZÁSA

3.1. Menetvonal engedély szám

A Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (továbbiakban: VPE Kft.) által kiutalt menetvonal iktató száma.

3.2. Menetlevél

A Menetlevél 1, azaz egy menetvonal engedélyhez kötődő, közlekedés során vezetett a teljesítmények elszámolásának alapjául szolgáló bizonylat.
Rendeltetése, hogy adatokat szolgáltasson a MÁV Zrt. kezelésében lévő nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózaton közlekedő vonatra, a vonatszemélyzetre, a vonatközlekedés tényleges lefolyására, vontatási célú villamos energia felhasználásra vonatkozóan.

3.3. Mozdony (vontatójármű)

Vonóerő kifejtésére, vasúti elegy továbbítására és rendezésére alkalmas jármű, mely rendelkezhet utas-vagy poggyásztérrel is. Menetlevél vezetése szempontjából mozdonynak kell tekinteni a munkagépeket is.

3.4. Mozdonyvezető, járművezető

Bármilyen tevékenységgel megbízott, érvényes járművezetői engedéllyel rendelkező, mozdonynak minősített jármű vezetője.

3.5. Saját vezetésű jármű

Az a jármű, amelyen a Menetokmányt vezető, mint mozdonyvezető, járművezető tartózkodik.

3.6. Nem saját vezetésű jármű

Azon mozdonyt tekintjük nem saját vezetésű járműnek, mellyel a szolgálat folyamán együttműködés történik, de nem a Menetokmányt vezető járművezető irányítása alá tartozik.

3.7. Együttműködő járművek
Együttműködő jármű alatt olyan vontatójárművet értünk, melyen az együttműködés pillanatában más mozdonyvezető teljesít szolgálatot.
Együttműködő jármű lehet:
· előfogati mozdony,
· kapcsolt tolómozdony.

3.8. Előfogati mozdony
A vonómozdony elé kapcsolt vontatójármű.
Ingavonat, motorvonat esetében előfogatnak tekintjük azt az esetet, amikor a szerelvény elé egy másik vontatójárművet, ingavonatot, motorvonatot kapcsolnak és azon másik mozdonyvezető teljesít szolgálatot.

3.9. Közlekedés tervezett dátuma
Vonat tervezett indulási dátuma.

3.10. Vonat azonosítása
A vonat azonosítása történhet:
· „Menetvonal engedélyszám”-mal,
vagy ennek hiányában:
· a Közlekedés tervezett dátuma és a vonatszám egyidejű megadásával.

3.11. Zárójeles hivatkozások
Jelen utasításban zárójelek között közölt arab számok a Menetokmány azonos számozású rovataira utalnak. Tehát (14) = „Közlekedés dátuma” rovat, illetve (28–32) mozdonyhivatkozások.

3.12. Fejrész
Az Menetlevél 1-26-os rovata, ezen a részen található a „Menetlevél” felirat is.

3.13. Felsoroló rész
A Menetlevél 27-51-es rovataihoz kapcsolódó sorok 1-40-ig.

4. MENETLEVÉL HASZNÁLATA
4.1. Menetlevél kiállítása
A MÁV Zrt. által üzemeltetett nyílt hozzáférésű pályahálózaton csak a jelen utasítás 5. sz. mellékletében szereplő menetlevél használható.

A MÁV Zrt. által kiadott Menetleveleket csak MÁV Zrt. hálózatán lehet felhasználni.

A GYSEV Zrt. által kiadott Menetleveleket a MÁV Zrt. hálózatán nem lehet felhasználni!

4.2. A Menetlevél azonosító jegyei
- A Menetlevél előrenyomtatott sorszáma hét karakter hosszúságú sorszámból és egy ellenőrzőszámból áll.
- Menetlevél felirat;
- A Menetvonal igénylő bélyegzője;

A fentiek hiányában az okmány nem minősül szabályos Menetlevélnek

5. MENETLEVELEK VEZETÉSÉNEK SZABÁLYAI

- A vezetésre kötelezettek felelősek a Menetlevél helyes és pontos vezetéséért. A kitöltés során a járművezető a rendelkezésére álló adatok helyességét köteles ellenőrizni és szükség szerint helyesbíttetni.
- A Menetleveleket tollal, olvashatóan és mindenkor a valóságnak megfelelően kell vezetni, Menetlevél esetében oly módon, hogy a másod-, és harmadpéldány is értékelhető legyen.
- A Menetlevelek kitöltése során a számok csak arab számok lehetnek.
- A Menetlevelek vezetését úgy kell végezni, hogy nem kerülhetnek háttérbe a közlekedés és üzembiztonsággal kapcsolatos teendők.
- A rovatok kitöltésekor jobbra kell igazítani az adatokat, (így ha szükséges a beírást nullával vagy nullákkal kell kezdeni). Kivételt képez ez alól a 33-as „Vonatszám” rovat.
- Menetlevélen az indulási állomás és a célállomás nem lehet ugyanaz, ha a menetvonal kiutalás oda-vissza útvonalra érvényes, akkor oda-és visszaútban is külön Menetlevelet kell vezetni.
- A felsoroló részen tevékenységi kódok sorában a (48) „Érk” oszlopba kell a végző,a (49) „Ind” oszlopba kell a kezdő óra perc adatokat írni következő formában:
  00 óra 00 perc; 23óra 59 perc.
- Új Menetlevelet kell kiállítani és vezetni minden olyan esetben,
  a) amikor új menetvonal engedély számmal történik a közlekedés;
  b) ha valamely rovat betelik.

Ha valamely rovat betelt, akkor új Menetlevelet kell felfektetni, amely elválaszthatatlan része az indulási állomáson felvett Menetlevélnek. A Menetlevél 26. sz. rovatában fel kell tüntetni a csatolt Menetlevelek darabszámát, valamint a 12-es és 13-as rovatokat is ki kell tölteni.
(A csatolt Menetlevelek azonosítását lásd a 12-es, 13-as rovat magyarázatánál!)

6. A MENETLEVÉL KEZELÉSE

6.1. A Menetlevél kezelése a kiinduló állomáson

- A Menetlevelet a közlekedő vonatok járművezetőjének a vonat indulása előtt kell kitölteni, és át kell adni a kiinduló állomás forgalmi szolgálattevőjének vagy a megbízott forgalmi dolgozónak.
- A Menetvonal kiinduló állomásán, vagy a legközelebbi forgalomszabályozó állomáson a forgalmi szolgálattevőnek kötelessége a Menetlevél átvételekor (aláírás és bélyegzés előtt) az 1. sz. táblázat szerinti feladatokat elvégezni. Amennyiben a kitöltést helyesnek ítéli meg: a kiinduló állomást ellenjegyezi aláírásával, szolgálati hely pecsétjével a Menetvonalhoz tartozó első vonatszám (33-as rovat) sorában található 51-es, „Igazolás, aláírás, pecsét helye” rovatban a Menetlevél mindhárom példányán.
- A Menetlevelet ezután visszaadja a vonat járművezetőjének, aki ezt folyamatosan köteles vezetni.
- A vonat forgalomba helyezése előtt a forgalomba helyezést végző munkavállaló köteles ellenőrizni a kiutalt menetvonal valódiságát.
- Vonat a kiindulási állomásról csak akkor indulhat el, ha:
  - rendelkezik érvényes menetvonal engedéllyel;
  - a Menetlevél szabályosan ki van töltve;
  - elvégezték az induló vonatnál a szükséges vonat-, kocsivizsgálati feladatokat és a fékpróbát.

6.2. A Menetlevél kezelése a célállomáson

A vonat járművezetője a célállomáson a célállomás forgalmi szolgálattevőjének vagy a megbízott forgalmi munkavállalónak a Menetlevél mindhárom példányát köteles átadni. A forgalmi szolgálattevő a Menetlevél átvételekor (aláírás és bélyegzés előtt) köteles az 1. sz. táblázat (A Menetlevél egyes rovatainak kezelését összefoglaló táblázat) szerinti feladatokat elvégezni. Amennyiben a kitöltést helyesnek ítéli meg: a célállomást ellenjegyezi aláírásával, pecsétjével a Menetvonalhoz tartozó utolsó vonatszám (33-as rovat) sorában található 51-es, „Igazolás, aláírás, pecsét helye” rovatban a Menetlevél mindhárom példányán.
A Menetlevél második és harmadik példányát ezután visszaadja a vonat járművezetőjének.

7. OKTATÁS, ELLENŐRZÉS

a) A Menetlevél helyes és maradéktalan kitöltésének szabályait a vezetésre kötelezetteknek oktatni kell. Az érdekelteket el kell látni az utasítással.

b) A Menetlevél kitöltését és kezelését a szolgálati helyeken az ellenőrzésre kötelezett állomásfőnök, valamint a Forgalmi Csomópont központjában a forgalmi üzemmérnök köteles felülvizsgálni felterjesztés előtt.

8. A MENETVONAL EGYES ROVATAINAK KEZELÉSÉT ÖSSZEFOGLALÓ TÁBLÁZAT

Rovat száma	Rovat megnevezése	FELADATOK
Menetvonal tulajdonos neve 8 jegyű vasútvállalati kódszám		A vasútvállalat pecsétjének és nevének elhelyezése a menetvonal birtokosának feladata. **A forgalmi szolgálattevő a menetvonal tulajdonos nevét, bélyegzőlenyomatának meglétét ellenőrzi.**
Vonatszemélyzet és a mozdonyon tartózkodó személyek adatai		
1. sz. rovat:	**Név**	Járművezető köteles kitölteni **A forgalmi szolgálattevő a rovat kitöltöttségét ellenőrzi.**
2. sz. rovat:	**Járművezetői igazolvány száma**	Járművezető köteles kitölteni **A forgalmi szolgálattevő a rovat kitöltöttségét ellenőrzi.**
3. sz. rovat	**Sorszám /-tól**	Járművezető köteles kitölteni **A forgalmi szolgálattevő a rovat kitöltöttségét ellenőrzi.**
4. sz. rovat	**Sorszám /-ig**	Járművezető köteles kitölteni **A forgalmi szolgálattevő a rovat kitöltöttségét ellenőrzi.**
5. sz. rovat	**Jelenlét oka/szolgálati minőség/aláírás**	Járművezető köteles kitölteni, aláírni

Saját vezetésű jármű		
6. sz. rovat	Pályaszáma	Vonat járművezetője köteles kitölteni. Részletes rendelkezéseket lásd lejjebb. **A forgalmi szolgálattevő a rovatok kitöltöttségét ellenőrzi.**
7. sz. rovat	Üzemanyag kezd	
8. sz. rovat	Üzemanyag végez	
9. sz. rovat	Fűtés kezd	
10. sz. rovat	Fűtés végez	
11. sz. rovat	Nem saját vezetésű jármű pályaszáma	**A forgalmi szolgálattevő a rovat kitöltöttségét ellenőrzi**
További Menetlevelek		
12. sz. rovat	Előző	A vonat járművezetője köteles kitölteni, amennyiben van előző Menetlevél. **A forgalmi szolgálattevő köteles a rovatban feltüntetett Menetlevél meglétét ellenőrizni.**
13. sz. rovat	Következő	A vonat járművezetője köteles kitölteni, amennyiben felfektetett egy követező Menetlevelet. **A forgalmi szolgálattevő köteles a rovatban feltüntetett Menetlevél meglétét ellenőrizni.**
Közlekedési dátumok mező		
14. sz. rovat	Közlekedés dátuma	Járművezető tölti ki. **A forgalmi szolgálattevő a kiindulási állomáson és a célállomáson ellenőrzi az indulási és érkezési vonateseményekhez tartozó dátumot, időpontot.**
15. sz. rovat	Sor /-tól	
16. sz. rovat	Sor /-ig	
18. sz. rovat	Menetvonal engedély száma	A vonat járművezetője köteles kitölteni. **A forgalmi szolgálattevő a rovat kitöltöttségét, érvényességét és valódiságát ellenőrzi a forgalmi vonalirányító bevonásával.** **A rovatban csak egy menetvonal engedély szám szerepelhet.**

20. sz. rovat	**Megrendelő vasútvállalat kódszáma**	A rovatba a vontatási szolgáltatást végző vasútvállalat kódszámát kell bejegyezni. (Amennyiben a menetvonal tulajdonos azonos a vontatási szolgáltatóval: a menetvonal tulajdonos kódját; amennyiben a menetvonal tulajdonos és a vontatási szolgáltató különbözik: a vontatási szolgáltató kódját kell bejegyezni.) A járművezető köteles kitölteni. **A forgalmi szolgálatevő a rovat kitöltöttségét ellenőrzi.**
Fékpróba / vonatvizsgálat		
21. sz. rovat	**Név**	A rovatokat a vonatot/féket vizsgáló dolgozó tölti ki. **A forgalmi szolgálatevő a rovat kitöltöttségét ellenőrzi.**
22. sz. rovat	**Fékv(F)./Vonatv.(V)**	
23. sz. rovat	**Foglalkoztató vasútvállalat kódszáma**	
24. sz. rovat	Sorhivatkozás	
25. sz. rovat	Aláírás	
26. sz. rovat	**Megjegyzés** Az utasítások szerint kötelezően vezetendő Menetlevelek listája.	A vonat járművezetője köteles kitölteni. **A forgalmi szolgálattevő ellenőrzi a csatolt mellékletek meglétét, darabszámát és a rovat kitöltöttségét, illetve ha a Menetlevél valamely rovata betelt a csatolt Menetlevelek meglétét.**
27. sz. rovat	**Sorszám**	
28-50. sz. rovat	Járművezető köteles kitölteni. **A forgalmi szolgálattevő a rovatok kitöltöttségét ellenőrzi, és egyezteti a felvezetett adatokat a Vonatterhelési Kimutatáson szereplő adatokkal, a vonatnál végzett tolatási munkákkal, melyek valódiságát az 51-es rovatban aláírásával, szolgálati hely bélyegzőjével igazolja.**	
33. sz. rovat	**Vonatszám**	A vonat járművezetője köteles kitölteni. **A forgalmi szolgálattevő a rovat kitöltöttségét és a vonatszám helyességét ellenőrzi.**
51. sz. rovat	**Igazolás, aláírás, pecsét helye**	**A forgalmi szolgálattevő tölti ki a fentiek szerint.**

7. sz. függelék
Kivonat a MEMO2 rendszer, bevezetéséről, üzemeltetéséről, az elektronikus adatszolgáltatásról az RCH mozdonyszemélyzet részére

FENNTARTVA!

8. sz. függelék
Irányelvek a forgalmi balesetek esetén a vonatszemélyzet részéről követendő magatartásra

Az irányelvek – a hatályos F.2, RCH Zrt. jelen utasítás, valamint baleset bejelentési és vizsgálati utasítás előírásainak figyelembevételével – a balesetek bekövetkezése esetén a segélynyújtási és mentési kötelezettségek ellátása, a helyszínelések gyorsítása és a forgalmi zavartatás lehetőség szerinti csökkentése érdekében a vonatszemélyzet magatartását tartalmazza.
Az irányelvek elsősorban a nyíltvonalon vonatokkal történt balesetek esetén követendő feladatokhoz nyújtanak útmutatást, amikor az állomási személyzet bevonására csak közvetetten van lehetőség. Az irányelvek nem tartalmazzák a rendőri és vasúti vizsgálat azonnali megkezdésére nem kötelezett rendkívüli események bekövetkezésekor a Baleset bejelentési és vizsgálati Utasításban előírt szabályozásokat.

1./ A baleset bekövetkezése utáni elsődleges teendők

1.1 A vonat megállítása

Baleset bekövetkezésekor az észlelő munkavállalónak haladéktalanul intézkednie kell a vonat megállítására, kivéve, ha ezzel a személyi és dologi következmények veszélye fokozódik.

1.2 Jelentési kötelezettség

A vonat megállítása után a rendelkezésre álló lehetséges módon – mozdonyrádión, mobiltelefonon, vagy a baleset helyszínéhez közeli távbeszélőn, szükség esetén idegen személy bevonásával – értesíteni kell a bekövetkezett eseményről vagy valamely szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjét, vagy a forgalmi vonalirányítót, vagy a területi főüzemirányítót és az RCH hálózati vontatási főirányítót.

Az elsődleges jelentés tartalmazza a baleset pontos helyét, idejét, a megállapítható személyi és tárgyi következményeket. Az elsődleges jelentés térjen ki arra, hogy egy vagy több személy megsérülésének valószínűsége áll fenn, kisiklás (egy vagy több jármű), tűzeset, esetleg veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutása történt. Veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutása (szivárgása) vagy annak veszélye esetén az elsődleges jelentés lehetőleg tartalmazzon információt az áru azonosíthatóságára, terjedelmére.

Kétvágányú pályán – lehetőleg a mozdonyrádión a forgalmi vonalirányító bevonásával – értesíteni szükséges a másik vágányon az állomásközben levő vonat mozdonyszemélyzetét a balesetről.

A jelentést elsősorban a vonatszemélyzet azon munkavállalója tegye, aki a balesetet legelőször észlelte. A jelentésre – a személyi és dologi következménytől függően – a vonatszemélyzet bármely tagja jogosult és kötelezett, aki az adott körülmények között ennek megtételében nem akadályozott.

Kétvágányú pályán a vonatkísérőket szükséges bevonni – a helyzet tisztázásáig – a másik vágányon közlekedő vonat feltartóztatására, különösen, ha annak mozdonyszemélyzetét nem lehetett – a forgalmi vonalirányítón keresztül – a mozdonyrádión értesíteni. Ennek érdekében indokolt a jelentésben intézkedést kérni a másik vágány feszültségmentesítésére.

A jelentés gyorsasága, pontossága előfeltétele annak, hogy a legrövidebb időn belül a helyszínre érkezhessenek a mentők, a tűzoltóság, a helyszín biztosításához és a vizsgálat megkezdéséhez a rendőrség, továbbá riasztható legyen az illetékes infrastruktúra üzemeltető műszaki segélynyújtó, illetve vegyi elhárító egysége, valamint a vasúti balesetvizsgálók.
A hatóságok, a mentéshez és segélynyújtáshoz szükséges külső szervezetek, valamint a RCH Zrt.-n és az illetékes infrastruktúra üzemeltetőn belüli szervezetek értesítése, riasztása az állomás, illetve az Üzemirányító Központ feladata, melyet részleteiben a Balesetvizsgálati és Elhárítási Utasítás, valamint az RCH baleset bejelentési és vizsgálati utasítás tartalmaz.

1.3 A további veszélyek megelőzése érdekében teendő intézkedések

Az elsődleges jelentést követően gondoskodni kell a vonat biztonságos állvatartására, fedezésére és villamos felsővezetéki berendezéssel ellátott vonalon a felsővezetéki berendezés feszültség mentesítésére. Veszélyes áruk esetén figyelembe kell venni a RID Írásbeli Utasítás előírásait.

1.5 Elsősegélynyújtás

Személysérülés esetén az elsősegélynyújtásra oktatott vonatszemélyzet csak a könnyű sérülések elsődleges ellátására kiképzett.

1.6 Következmények felmérése

A további veszélyek megelőzése, valamint a személyek mentése érdekében tett intézkedéseket követően a vonatszemélyzetnek tájékozódnia kell:

- kétvágányú pályán a szomszédos vágány "járhatóságáról" (űrszelvény, felsővezetéki berendezés, pályarongálódás),

- a vontatójármű szolgálatképességéről,
- tűzveszélyről,
- veszélyes áru csepegéséről, szabadba jutásáról.

A következmények felméréséről a részletesebb információt a vonatszemélyzetnek jelentenie kell vagy a forgalmi vonalirányítónak, vagy a hálózati árufuvarozási főirányítónak főüzemirányítónak, vagy a baleset helyszínétől számított valamely szomszédos állomásnak az 1.2 pontban említettek szerint.

A felmérésbe a vonatszemélyzet valamennyi tagja, valamint a vonatot kísérők kötelesek részt venni.. Kétvágányú pályán – ha vonat van útban a másik vágányon a baleset helyszíne felé – szükség esetén a másik vágányon feltartóztatott vonat személyzetének is ebben közre kell működnie.

2./ Helyszínelés

2.1. A helyszín megváltoztatása

A baleset helyszínét, a bizonyításhoz szükséges nyomokat megváltoztatni nem szabad. Kivételt képez, ha a személy(ek) mentése, vagy a további veszélyek megelőzése szükségessé teszi a vonat járműveinek mozdítását általában a tűzoltóság vagy a mentők kérésére. Ebben az esetben rögzíteni szükséges a változásokat, melyről a helyszínen intézkedő rendőrt tájékoztatni kell.
Engedélyt adhat a helyszín megváltoztatására a(z)

- rendőrségi helyszínelő szemlebizottság vezetője, ha az illetékes infrastruktúra üzemeltető és az RCH Zrt. részéről a baleset helyszínén a vizsgálat azonnal nem kezdődik meg,
- illetékes infrastruktúra üzemeltető balesetvizsgáló bizottságának vezetője a rendőrségi helyszínelés irányítójának hozzájárulásával, ha a baleset a rendőrség és illetékes infrastruktúra üzemeltető részéről is azonnal helyszínelésre kötelezett,
- Egyetértésben az RCH központi balesetvizsgálójával az illetékes infrastruktúra üzemeltető balesetvizsgáló bizottságának vezetője, ha a baleset rendőrségi helyszínelésre nem kötelezett,
- a személy(-ek) mentése, a további veszélyek megelőzése érdekében a tűzoltó egység vezetője (kárhely parancsnoka).

2.2 Rendőrségi helyszínelés

Rendőrség részéről azonnal helyszínelés történik, ha

- a baleset következtében személysérülés történt,
- a baleset következtében súlyos dologi károk keletkeztek.

2.3 A vasúti balesetvizsgáló bizottság helyszínelése

A rendőrségi helyszíneléstől függetlenül a vasúti balesetvizsgáló bizottság haladéktalanul helyszínelni köteles – a következménytől függetlenül – valamennyi közlekedő vonattal bekövetkezett balesetet, vasúti útátjárón történt személysérülés vagy súlyos dologi következményű közúti járműelütést, a vasút egyéb területén történt súlyos következményű – több személy halálát vagy sérülését okozó – elütést, illetve közúti járművel ütközést. Egyéb esetben a vasúti balesetvizsgáló bizottság nem kötelezett a helyszínelés azonnali megkezdésére.

2.4 A helyszínelés biztonsága érdekében teendő intézkedés

A helyszíni rendőri eljárást vezető, illetve a mentést irányító tűzoltóegység parancsnoka – kétvágányú pályán – kérheti a másik vágányon az ideiglenes sebesség korlátozás bevezetését vagy a vágány forgalmának kizárását.
Ilyen igény esetén a vonatszemélyzet is biztosíthatja a rendőrség, illetve a tűzoltóegység parancsnoka részére a távközlési lehetőségeket a forgalmi vonalirányítóval, területi főüzemirányítóval, hálózati vontatási főirányítóval vagy a szomszédos állomással. A munkabiztonsági intézkedést a vasúti balesetvizsgáló bizottság vezetője is kezdeményezheti, függetlenül attól, hogy a baleset rendőrségi helyszínelésre kötelezett vagy csak vasúti vizsgálat történik.

2.5 Alkoholos befolyásoltság ellenőrzése

A rendőrség részéről a helyszínelést vezető minden esetben – a jogszabályoknak megfelelő, az országos rendőrfőkapitánynak a közlekedési balesetek esetén követendő rendőri eljárásról szóló utasításában szabályozottak szerint - alkoholos befolyásoltság ellenőrzést – esetleges gyanú esetén kábító hatású szer befolyásoltság ellenőrzést is – tart valamennyi személynél aki a további vizsgálattól függetlenül a balesetben résztvevő. A rendőrség az ellenőrzést általában légalkoholmérő berendezéssel (alkoholszondával) végzi. Amennyiben erre nincs lehetőség intézkednie kell a – esetenként kétszeri – vérvételre. Amennyiben a baleset körülményeit a rendőrség nem helyszíneli, a vonatszemélyzet alkoholos befolyásoltság ellenőrzésére a balesetvizsgáló bizottság vezetője jogosult intézkedni.

2.6 A vonaton lévő okmányok kezelése

A rendőrség a vonaton lévő okmányok közül általában csak azokat foglalja le, amelyek sorszám és kiállító szerint utólag nem azonosíthatók, valamint amelyek nem szükségesek ahhoz, hogy a vonat folytathassa útját a helyszínelés után. Amennyiben a rendőrség a sebességmérő szalag (menetíró regisztrátum) és esetleg más okmány lefoglalására dönt, úgy a mozdonyvezetőnek a szalag záradékolása után kell azt átadnia és erről, valamint az esetleg elkért más okmányokról (menetlevél, írásbeli rendelkezés, lassújel kimutatás, vonatterhelési kimutatás,

mozdony üzemnapló) a rendőrségtől átvételi igazolást szükséges kérnie. Az átadás-átvétel igazolása történhet a le nem foglalt menetlevélen, vagy a mozdony üzemnaplójába történő bejegyzéssel is.

2.7 A baleset körülményeinek rögzítése

A rendőrségi helyszínelés alkalmával a nyomokat, forgalmi körülményeket, a vizsgálathoz szükséges adatokat, tanukat a helyszínelést vezető jegyzőkönyvbe rögzíti, melynek mellékletét képezi a helyszínrajz és fényképfelvételek. A vonatszemélyzet köteles mindazon forgalmi és műszaki – feladatkörével összefüggő – adatokról a helyszínelés vezetőjét tájékoztatni, melyek a körülmények tisztázásához szükségesek.
A mozdonyon lefolytatott balesetvizsgálat esetén – még a mozdonyra lépés előtt – a bizottság tagjainak figyelmét munkabiztonsági szempontból az esetleges veszélyekre fel kell hívni.
Amennyiben a helyszínelést a rendőrség és a vasúti balesetvizsgáló bizottság együttesen végzi, úgy az adatokat, nyomokat kölcsönösen rögzítik és szakmai szempontból a vasúti balesetvizsgáló bizottság tagjainak feladata, hogy a jegyzőkönyvbe rögzítésre kerüljenek a tényálláshoz és bizonyításhoz szükséges megállapítások. A vasúton kívüli tanuk személyi adatainak és vallomásainak rögzítése minden esetben a rendőrség feladata.

2.8 Szolgálatból felmentés

Súlyos következményű baleset esetén a vonatszemélyzetnek a további szolgálat alóli mentesítését a vonatszemélyzet és a vasúti vizsgáló bizottság vezetője a helyszínelést követően egyaránt akkor is kezdeményezheti, ha a baleset következtében a vonatszemélyzet nem sérült meg. A vonatszemélyzet további szolgálat alóli mentesítésének szükségességéről a RCH Zrt. hálózati vontatási főirányítóját tájékoztatni kell.

2.9 Helyszíni meghallgatás

A tényállás tisztázásához a rendőrségi vizsgálat vezetője illetve az illetékes infrastruktúra üzemeltető balesetvizsgáló bizottságának vezetője, illetve az RCH központi balesetvizsgálója igényelheti a vonatszemélyzet meghallgatását és annak rövid írásbeli rögzítését. Amennyiben a helyszínelést a rendőrség és a vasúti balesetvizsgáló bizottság együtt végzi, a vonatszemélyzet kérheti, hogy a szakmailag pontos információ és adatrögzítés érdekében az illetékes infrastruktúra üzemeltető balesetvizsgáló bizottságának vezetője és/vagy az RCH központi balesetvizsgálója, valamint jogi képviselője is jelen legyen.
A vonatszemélyzet a rendőrségi és vasúti balesetvizsgáló bizottság tagjain kívül más személyt ne tájékoztasson a baleset vizsgálati hatáskörébe tartozó adatokról, körülményekről.

2.10 A vonatszemélyzet részére rendelkezés adásra jogosultak

A személyzet részére
- a helyszíneléssel és vizsgálattal összefüggésben
  - a rendőrségi helyszínelő szemlebizottság vezetője,
  - a vasúti balesetvizsgáló bizottság vezetője,
  - RCH központi balesetvizsgálója
  - a balesetvizsgáló bizottság szakterületi képviselője,
- a segélynyújtással és elhárítással összefüggésben
  - az illetékes infrastruktúra üzemeltető kárhely-parancsnoka (a segélynyújtás és műszaki mentés, illetve elhárítás vezetője)

adhat – egyenruhája, illetve a tevékenység ellátására vonatkozó megbízólevele alapján – rendelkezést. Ez azonban nem érinti az illetékes infrastruktúra üzemeltető kárhely-parancsnokának helyszínre érkezéséig a személyek mentése, illetve a további károk megelőzése érdekében a mentők, illetve a tűzoltóság vezetője kérésének teljesítését. A kért intézkedés esetleges veszélyére a külső szervezetek helyszíni irányítójának figyelmét fel kell hívni.
Amennyiben kisiklás nem történt és műszaki mentés nem válik szükségessé, a pálya felszabadítását – a helyszínelést követően – a szomszédos állomás főnöke (megbízottja) vagy a balesetvizsgáló bizottság vezetője is irányíthatja, akit intézkedési jog illet meg.

Vasúti azonnali helyszínelésre nem kötelezett baleset esetén – amennyiben a pálya felszabadításának irányítója nincs a helyszínen – a rendőrségi helyszínelést vezető engedélye után a továbbhaladáshoz szükséges forgalmi engedélyt a mozdonyvezető köteles megkérni a következő állomás forgalmi szolgálattevőjétől vagy a forgalmi vonalirányítótól. Az engedélykérésbe a forgalmi vonalirányító is bevonható.

3./ Mentés és helyreállítás

3.1 Személyek mentése

A személysérülés esetén elsődleges feladat a sérültek mielőbbi orvosi ellátásának biztosítása. Ennek irányítása a mentők feladata, amelyhez esetenként a tűzoltóság közreműködése is szükségessé válhat. Amennyiben a tűzoltóság beavatkozása szükséges a személyek mentéséhez, úgy a kárhely parancsnok a tűzoltó egység parancsnoka.
A vonatszemélyzet a kárhely parancsnok rendelkezései szerint köteles a mentésben közreműködni. A helyszínelés nem akadályozhatja a vonatszemélyzet közreműködését a mentésben.

3.2 Tűz oltása

A baleset következtében amennyiben tűz keletkezett és oltásához a vonaton lévő tűzoltó készülékek nem elegendőek, vagy a tűz megfékezéséhez a személyi és tárgyi feltételek nem látszanak biztosítottnak, úgy a jelentés alapján riasztott tűzoltóság végzi a tűz oltását. A tűz teljes eloltásáig a kárhely parancsnoka a tűzoltóegység parancsnoka és a vonatszemélyzet a rendelkezése szerint köteles a mentést segíteni a munkabiztonsági követelmények megtartásával. (Pl. felsővezetéki berendezés kikapcsolása és földelés elhelyezése)

3.3 Veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutása

A baleset következtében, amennyiben személysérülés nem történt és idegen területet nem veszélyeztet a szabadba jutott veszélyes anyag, úgy ennek elhárítását általában a Vasúti Vegyi Elhárító Szolgálat, egyes esetekben a tűzoltóság, vagy megállapodás alapján külső vállalkozás végzi.
A Vasúti Vegyi Elhárító Szolgálat által önállóan végzett elhárítása esetén a kárhely parancsnok a kivonuló egység vezetője aki rendelkezik a munkabiztonsági követelmények megtartására.
Az illetékes infrastruktúra üzemeltetőn kívüli szervezet által végzett elhárítás esetén – különösen felsővezetéki berendezéssel ellátott vonalon – a munkabiztonsági veszélyekre az elhárítás vezetőjének figyelmét fel kell hívni.
A tűzoltóság igénybevételének szükségessége esetén az elhárítást a tűzoltó egység vezetője irányítja a Vasúti Vegyi Elhárító Szolgálat helyszínen lévő vezetőjének bevonásával.
Figyelembe kell venni a RID Írásbeli Utasítás előírásait.

3.4 A segélynyújtás és helyreállítás

A baleset következtében kisiklott járművek beemelését, a pálya felszabadítását, a különböző vasúti berendezés rongálódások helyreállítását, kétvágányú pályán a forgalom fenntartása érdekében szükséges intézkedéseket az illetékes infrastruktúra üzemeltető kárhely parancsnoka irányítja, illetve a különböző szakszolgálatok helyreállítást végző egységeinek tevékenységét koordinálja.
A vasúti kárhely parancsnok csak a személyek mentése, a tűz eloltása, illetve veszélyes áru szabadba jutásának elhárítása után veszi át a tűzoltóságtól az elhárítás irányítását. A vonatszemélyzetnek – a vasúti kárhely parancsnok helyszínre érkezéséig – a tűzoltóság mentést irányító parancsnokával kell kapcsolatot tartania. A vasúti kárhely parancsnok helyszínre érkezése után – ha a helyszínelés befejeződött – a vonatszemélyzet a kárhely parancsnok rendelkezései szerint köteles eljárni.

3.5 Engedély a továbbhaladásra

A baleset következtében ha kisiklás, pálya rongálódás nem történt és a vonat továbbhaladásának műszaki akadálya nincs

- rendőrségi helyszínelést igénylő esetben – amennyiben a vasúti balesetvizsgálat azonnal nem kezdődött meg – a helyszínelést vezető rendőr,
- rendőrségi helyszínelést igénylő esetben – amennyiben a vasúti balesetvizsgálat is azonnal megkezdődött – a rendőrséggel történt egyeztetés alapján, az illetékes infrastruktúra üzemeltető részéről megbízott balesetvizsgáló bizottság vezetője egyetértésben az RCH Zrt. központi balesetvizsgálójával,
- rendőrségi helyszínelést nem igénylő esetben a vasúti balesetvizsgáló bizottság vezetője

adhat vizsgálati szempontból engedélyt a vonatszemélyzet részére a továbbhaladásra. Ennek alapján kérheti meg a vonatszemélyzet a 2.10 pont szerint a forgalmi engedélyt a továbbhaladásra.

3.6 Helyszín biztosítása a mentés és elhárítás ideje alatt

A mentés és elhárítás ideje alatt a munkák zavartalan és biztonságos végzése érdekében a helyszínt – amennyiben rendőrségi vizsgálat is folyik – a rendőrség biztosítja.

9. sz. függelék
Mozdonyrádió, mobiltelefon használatára vonatkozó szabályzat a mozdonyszemélyzet részére

I. A mozdonyrádió alkalmazása és a használatára vonatkozó általános szabályok.

1. A rádió adó-vevő készülékek (továbbiakban: rádió) kezelési módját, a biztosítóberendezési szakszolgálat által kiadott „Kezelési Szabályzat" tartalmazza.

2. A forgalmi- és vontatási végrehajtó szolgálatot mozdonyrádió alkalmazása esetén is a jelzési-, a forgalmi- és a műszaki utasításokban, valamint a segédkönyvekben foglalt rendelkezések szerint kell végezni. A rádión adott és vett közleményekben nem szabad az utasításokkal ellentétes rendelkezéseket kiadni, azokat végrehajtani.

Fokozottan ügyelni kell arra, hogy az adott közlemények rövidek, szakszerűek, tárgyilagosak és csak a legszükségesebb mértékűek legyenek, ezért az adó- és vevő dolgozók felelősek.

A rádión adott és vett szolgálati közleményeket illetéktelenek esetleg lehallgathatják, ezért szigorúan tilos hivatali- vagy államtitkot képező adatok közlése, továbbítása, ezért az érdekeltek büntetőjogilag is felelősek. A bekövetkezett balesetet, rendkívüli eseményt azonban be kell jelenteni és a felettes szervek utasítására az akadály mérvéről, a helyszínről, a segélyigényről, az elhárításhoz szükséges eszközökről, stb. jelentést kell tenni.

3. Mindennemű magánközlemény adása vagy vétele tilos. Tilos továbbá a mozdonyvezetőknek egymás között történő beszélgetése, kivéve veszély esetét vagy az azonnali intézkedést igénylő eseteket.
Mindennemű közleménnyel szemben előnyben kell részesíteni a balesetmegelőzésre, segélynyújtásra, segélykérésre vonatkozó értesítéseket.
A szolgálati közleményekkel való mindennemű visszaélést szigorúan tárgyalni kell!

Egyik rendelkezési szakaszról a másikra való áttérés után a mozdonyvezető mind a páros, mind a páratlan vonatok továbbítása esetén a megfelelő csatornára történt átkapcsolás után az érdekelt irányítónál jelentkezni köteles. Másik csatornán történő beszélgetés csak rendkívüli esetben, a területileg illetékes irányító engedélye után eszközölhető.

4. Tolószolgálatban résztvevő – rádióval felszerelt – vontatójármű esetén is ezen „Végrehajtási Utasítás” rendelkezéseinek betartásával kell a rádiót használni. A vonó- és tolómozdony vezetője közötti – a tolással kapcsolatos – közleményeket azonban nem kell a mozdonyvezetők közötti beszélgetésnek tekinteni.

5. Értekezés lehetetlensége esetén a forgalmi szolgálattevő az irányító részére a vonatforgalommal kapcsolatos fontos közleményt az állomásán álló mozdony rádióján adhat és vehet.

6. A rádió menetközben történt meghibásodását azon állomásról, ahol a vonat először megáll, a mozdonyvezető – a forgalmi szolgálattevő útján – köteles az irányítónak jelenteni és a menetet folytatni.

II. Egyéb rendelkezések

1. Az érdekelt dolgozókat a jelen „Végrehajtási Utasítás”-ban és a rádió „Kezelési Szabályzat”-ában foglaltakra ki kell oktatni.

Végrehajtási Utasítás

A rádiótelefonok vasútüzemi célú használatáról és kezeléséről.

Az F.2. sz. Forgalmi Utasítás és annak függelékei szerint előírt szabályoknak megfelelően, mobiltelefonok kötelező használatával kell biztosítani az értekezést.

Az F.2. sz. Forgalmi Utasítás szerinti készüléket (mobiltelefont) a szolgálat ideje alatt bekapcsolt állapotban kell tartani. A készülékeket a járművön a hívás hallhatóságát és a sérülésmentességet biztosító helyen kell üzemeltetni.

A segélykérésen kívül a mobiltelefonon történő **bejelentkezési kötelezettséget,** illetve az **adható és adandó közleményeket** az F.2. sz. Forgalmi Utasítás és annak függelékei, valamint egyes vonalakra vonatkozó Végrehajtási Utasítások szabályozzák.

10. sz. függelék

Kivonat: Utasítás a Ro-La forgalom bevezetési körülményeiről és az üzemeltetés feltételeiről.

FENNTARTVA

11/a. sz. függelék
Kivonat a MÁV Zrt. D.4. sz. Utasítás előírásaiból a mozdonyszemélyzet részére

I.

AZ UTASÍTÁS HATÁLYA, TARTALMA, MÓDOSÍTÁSA ÉS RENDELKEZÉSEINEK ÉRTELMEZÉSE, RENDSZERE,

1. Az utasítás tárgya és hatálya

A D.4. sz. Utasítás a téli időjárás, erős fagy, sűrű havazás, hófúvás által okozott forgalmi zavarok és közlekedési akadályok elhárítása során követendő eljárásra vonatkozik. Hatálya kiterjed a MÁV Zrt. kezelésében lévő vasútvonalakra.

4. Hóeltakarító gépek, berendezések

Rendező pályaudvarokon, állomásokon és nyíltvonali váltók hó- és jégmentesítésére elektromos vagy propángázüzemű váltófűtő is alkalmazható. Egyes pályaudvarokra a kitérők és líravágányok hó- és jégmentesítésére UNIMOG hómaró-váltóseprő és hőlégsugaras hó- és jégolvasztó gép van állomásítva. Hóakadályok áttörésére, hófúvások eltakarítására különféle hómarók, hókotróval felszerelhető mozdonyok szolgálnak.
A MÁV vonalain jelenleg üzemelő gépek, berendezések:

- villamos és gázüzemű váltófűtő berendezések,
- HLS típusú hőlégsugaras hóolvasztó gép,
- UNIMOG hómaró-váltóseprő,
- hómarók, mozdonyra szerelhető hókotrók.

5. Vonatközlekedés rendje havazás idején

A vonatközlekedés szabályozásánál az általános biztonsági előírásokon túlmenően az alábbi szabályokat kell figyelembe venni:

a) Hókotróval felszerelt mozdonnyal vonatot továbbítani tilos, azt csak hóakadály elhárítása céljából szabad közlekedtetni.
f) 26-70 cm laza hómagasság esetén a pályát hókotróval felszerelt dízelmozdonnyal kell járhatóvá tenni.
h) Ha a sínkorona felett mért laza hómagasság 71-150 cm, akkor mozdonyra szerelt hókotróval vagy hómaróval kell a pályát felszabadítani.
i) Ha a sínkorona felett mért laza hómagasság 150 cm felett van, akkor a pálya felszabadítását UNIMOG hómaróval kell végezni.
j) Amennyiben az összetömörödött hó elérte, illetve meghaladta az űrszelvény alsó határát, akkor minden esetben mozdonyra szerelt hókotróval kell a pályát szabaddá tenni.
l) Hókotróval felszerelt mozdonyt és hómaró menetet a Pályagazdálkodási és szükség esetén a Távközlési és Biztosítóberendezési szakszolgálat helyi ismerettel rendelkező – forgalmi vizsgával rendelkező önálló szolgálatra felhatalmazott – dolgozójának kísérni kell.

n) Hóvihar közben hóakadály áttörését megkísérelni nem szabad! A menet indításával várni kell, amíg a hóvihar megszűnik.

C) Gépészeti szakszolgálat

7. A mozdonyvezető téli időjárás esetén végzendő teendőit jelen utasításon kívül az., E.2., E.101., F.2. sz. Utasítások idevonatkozó részei tartalmazzák, melyen túlmenően még feladata a havazásra és hómagasságra vonatkozó megfigyelés, melyből információk adása az üzemirányító szolgálaton keresztül történik.

8. Azoknál a személykocsiknál, amelyek rendelkeznek az ún. hőntartó fűtési fokozattal , a szerelvényfordulók közötti tartózkodási idő alatt a villamos fővezetéket feszültség alá kell helyezni és a fűtési kapcsolót ¼ állásba (hőntartás) kell kapcsolni.
A zártrendszerű vákuum WC-berendezéssel ellátott kocsiknál a fentieken kívül a főlégtartály vezetéket is üzembe kell helyezni.

9. Gondoskodni kell a szerelvények és mozdonyok légvezetékeinek időszakos kifúvatásáról és víztelenítéséről. A fékpróbákat – mivel a fővezeték elfagyása előfordulhat – különös gonddal kell az E.2. sz. Utasítás szerint végrehajtani. Fokozott figyelmet kell fordítani a fékek oldására.

11/b. sz. függelék

Kivonat a GYSEV Zrt. D.4. sz. Téli Forgalmi Utasítás előírásaiból a mozdonyszemélyzet részére

1,

1.1. Az utasítás hatálya
Az utasítás hatálya kiterjed a GYSEV Zrt. tulajdonában és üzemeltetésében levő magyarországi vonalhálózatára, területére, és személyzetére

1.2. Az utasítás tartalma
Az utasítás tartalmazza az erős fagy, sűrű havazás, hófúvásból származó zavarok megelőzésének vagy a bekövetkezett akadályok legrövidebb idő alatt történő megszüntetésének szabályait. Ezen rendelkezések, a szolgálati helyeken általános alaputasításként kezelendők.

2.2 A téliforgalmat szabályozó szervezetek

2.2.1 Helyi Téliforgalmi Bizottság (HTB)
A HTB az irányítása alatt álló területen rendelkezési, döntési jogkörrel rendelkezek. Ezen döntéseket a szolgálati helyeken kötelesek maradéktalanul végrehajtani.

2.2.2 Központi Operatív Bizottság (KOB)
A KOB döntéseit valamennyi központi és végrehajtási egység dolgozói kötelesek végrehajtani.

2.9. Vonalfelszabadítás gépekkel
Hótörő menetek, hókotrók alkalmazására, a felszabadítási sorrendre a KOB intézkedik.

3,

A készültség fokozatai
A GYSEV Zrt. működési területén bevezetésre kerülő készültségi fokozatok az egyes vonalszakaszokon eltérőek lehetnek az időjárás függvényében.

3.1. I. fokú készültség
Általános követelmény, hogy valamennyi személyszállító vonat forgalmát biztosítani kell. A tehervonati közlekedés minimális korlátozással jár.

3.2. II. fokú készültség
3.2.3 A II. fokú készenlét bevezetésével megalakul a KOB. A HTB folyamatos hókészenlétet tart.
3.2.4 Ha a rendkívüli időjárási helyzet miatt, a vasút működőképessége miatt csak igen korlátozott vonatgyakorisággal tartható fenn a HTB-nek kezdeményezni kell – a KOB felé – a „Z közlekedési rend” bevezetését. A döntés után meg kell kezdeni a csökken-

tett mennyiségű személyszállító vonatok („Z közlekedési rend”) bevezetésével (lemondásával) kapcsolatos feladatokat, valamint a tehervonatok operatív szabályozását.
Az áruszállítás terén a alábbi intézkedések szükségesek:

- az áruszállítást a „Z közlekedési rend”-ben kijelölt vonatokkal, a HTB rendelkezéseinek figyelembe vételével kell lebonyolítani
- Indokolt esetben a vállalkozó vasúti társaságok rendelkeznek áruforgalmi korlátozások részleges vagy teljes bevezetéséről

A vonatok sorrendjét a KOB a vállalkozó vasúti társaságok üzemirányítója, valamint a személyszállítási készenlétes a forgalmi vonalirányító bevonásával határozza meg. A kiemelt fontosságú árufeladási- és kiszolgálási helyeken a kiszolgáláshoz szükséges váltók állítását legalább egy vágányúton biztosítani kell.

3.3 III. fokú készültség (rendkívüli állapot)

3.3.1
a) Foganatosítandó akkor, ha a GYSEV Zrt. területén a havazásos, hófúvásos időjárás, a II. fokú készültségben előírt forgalomszabályozási intézkedésekkel, személyzeti és műszaki feltételekkel meg nem oldható forgalmi zavarokat, vonatelmaradásokat, vonal vagy vonalszakasz kizárásokat okoz.
d) és/vagy vonalrészenként teljes áruforgalmi korlátozásokat kell bevezetni
e) és/vagy a küldemények továbbítása már kerülő útirányon át sem lehetséges.

3.3.4 Teendő intézkedések
Rendkívüli állapot idején a korlátozott számú, meghatározott viszonylatú személyszállító vonatok közlekedtetése a KOB döntése alapján, operatív módon történik.
A tehervonatok közlekedtetése a KOB döntése alapján, operatív módon történik.

2. sz függelék: Vonatközlekedés rendje havazás idején

A jelen Mozdonyszolgálati Utasítás 11/a függelék 5-ös pontjában foglaltakon túlmenően:

b) Hókotróval felszerelt Br 232, M62, M44, M43 és M47 sorozatú mozdonyok kivételével dízel-, villamosmozdonyt és motorkocsit hóakadályok áttörésére közlekedtetni tilos.
c) A vonatok behavazott pályán villamosmozdonnyal (kivéve:1047 és 1116), villamos motorvonattal, M40, M44 sorozatú mozdonnyal, motorkocsival, motorvonattal elölhaladó vezérlőkocsival, a sínkorona felett mért legfeljebb 15 cm, laza hómagasságig közlekedhetnek. A figyelembeveendő hómagasságok értékei alatt az a laza hóréteget kell érteni, ami a sínkoronát a közlekedő vonat előtt borítja (tehát nem a pályaszinttől mért magasság).
d) Ha a laza hómagasság a sínkorona felett 15-20 cm között van, a vonatok továbbítása M41, M43, M47, M62, Br 232, 1047 (1116) sorozatú mozdonnyal lehetséges.

12. sz. függelék
Mozdonyvezetőknek a szolgálatuk alatt maguknál tartandó eszközök, felszerelések

- Elemlámpa
- Mobiltelefon
- Láthatósági mellény
- Kis és nagyalakú menetlevél lebélyegezve
- Íróeszköz
- Vasúti járművezetői igazolvány
- Kiegészítő tanúsítvány
- Legutolsó orvosi vizsgálat határozata
- Legutóbbi id. vizsga jegyzőkönyve(i)
- RID szerinti írásbeli utasítás
- RID oktatási igazolás
- A jármű üzemeltetéséhez szükséges további eszközök, kulcsok
- Táblagép + kezelőszerv (MEMO2 éles indulását követően.)

13. sz. függelék

Rendkívüli esemény jelentés							
Szolgálatkezdés ideje: év hó nap óra perc							
Mozdonyvezető neve:					**Törzsszáma:**		
Vonatszám (vonatazonosító):				**Mozdony pályaszáma:**			
Az esemény helyszíne (állomás, szelvény):							
Az esemény kezdete:		óra	perc	**Az esemény vége:**		óra	perc
Késés:		perc					
Az esemény jellege: (megfelelő rész aláhúzandó)							
Szolgálatképtelenség		Műszaki meghibásodás		Baleset		Egyéb	
Segélymozdony pályaszáma:							
Időjárási viszonyok:		^{0}C	**Látási viszonyok:**				
Az esemény leírása:							

Eseménylap átadása/kézbesítése			
Kapcsolattartásra kijelölt hely, (olvashatóan):			
Kapcsolattartásra kijelölt személy neve aki kézbesítésre átvette (olvashatóan):			
Átvétel időpontja:			
Dátum:		**Mozdonyvezető aláírása:**	

14/a. sz. függelék
A mozdonyszemélyzet vonalismerete

1. Az ismeret megszerzése
A mozdonyvezetőt önálló vonali, illetve állomási tolatószolgálatra történő beosztása előtt vonal-, illetve állomásismereti képzésre kell vezényelni.

1.1. a mozdonyvezetőt vonalanként min. 1 óra tartamú (a vonal bonyolultságától függően) elméleti oktatásra kell vezényelni. Ezután a mozdonyvezetőt vonalanként 3 oda-visszautazásra kell vezényelni, amiből egy lehetőleg sötétben történjen.

1.2. Állomási tolató (gurító) mozdonyok mozdonyvezetőit állomásonként, csomóponti állomások esetén tolatási körzetenként 1 nappali és 1 éjszakai szolgálatra kell vezényelni.

1.3. A vonal-, illetve állomásismeretre vezényelt mozdonyvezetőnek a mozdonyt - ha az adott mozdonyra előírt mozdonyvezetői vizsgával és típusismerettel rendelkezik - vezetnie is kell.

2. Jelentéstétel a vonalismeret hiányáról
Ha a mozdonyvezetőt olyan vonalra (állomásra) vezénylik, ahol nincs vonalismerete, akkor köteles a vonalismeretének (állomás ismeretének) hiányát a vezénylést végző dolgozónak vagy a hálózati vontatási főirányítónak jelenteni, aki gondoskodik az átvezénylésről.

3. A vonalismeret érvénye
A megszerzett vonalismeret (állomásismeret) nem veszti érvényét, de időszakos vizsgák alkalmával a vonalismereteket meg kell védeni. Ha sikertelen időszakos vizsgát tett a dolgozó, akkor a vonalismerete nem vész el, csak a következő időszakos/vonalismereti vizsgáig arra a vonalra nem vezényelhető.

4. A pilóta személye, felelőssége vonattovábbításnál
Pilóta szerepét csak olyan mozdonyvezető töltheti be, akinek az adott vonalra vagy állomásra érvényes, a legutóbbi időszakos vizsgán megvédett vonal- illetve állomásismerete van.

5. A vonalismeret nyilvántartása
A telephelyeken (a vasútvállalatoknál) a mozdonyvezetők valamennyi vonal-, és állomásismeretéről nyilvántartást kell vezetni. A vonalismeret nyilvántartási karton megfelelő helyeire a mozdonyvezetőnek kell a valós adatok alapján beírni és aláírni:
- a teljesített vonalismereti utakat keltezés és vonatszám feltüntetésével,

A vasúti járművezetői tevékenységet ellátó munkavállalót kiegészítő tanúsítvánnyal (továbbiakban: Tanúsítvány) kell ellátni. A Tanúsítványnak a mindenkor hatályos jogszabályban előírt adatokat kell tartalmaznia.

6. Záró rendelkezések

A vonalismeret-hiány miatti pilótával való közlekedést a mozdonyszemélyzet köteles pilóta neve, keltezés, viszonylat, vonatszám feltüntetésével a menetlevelére/elektronikus menetlevélre rávezetni.

6.1. A munkaidő beosztás elkészítése során gondoskodni kell arról, hogy a mozdonyszemélyzet minden olyan vonalon, amelyre vonalismerete van, kettő évenként legalább egyszer szolgálatot teljesítsen. Ha a mozdonyvezető két évnél hosszabb ideig nem teljesített szolgálatot azon a vonalon, amelyre be kívánják osztani és a vonalismeretét illetően bizonytalannak érzi magát, kifejezett kérésére – vonalismeret felújítása címén – egy nappali oda-vissza utat kell engedélyezni. Ez az előírás a vonalismeret érvényét nem érinti.

14/b. sz. függelék
A mozdonyszemélyzet típusismerete

1. Az ismeret megszerzése

A mozdonyvezetőt önálló szolgálatra történő beosztása előtt az adott járműre (típuscsaládra) vonatkozó típusismereti képzésre és alapvizsgára kell vezényelni.

1.1. A típusismereti képzés típuscsaládonként elméleti és gyakorlati (felügyelet alatti vezetés) oktatásból, valamint hatósági záróvizsga letételéből áll.

1.2. A típusismereti oktatás részletes leírása (Pl.: célja, a megszerezhető kompetenciák, a tervezett képzési idő és a csoportlétszám) az alapképzési programban van leszabályozva, melyet a Vasúti Vizsgaközpont hagy jóvá.

1.3. A hatósági záróvizsga rendjére, követelményeire és minősítési szintjeire a 19/2011. (V.10.) NFM rendelet 19. §, valamint a Vasúti Vizsgaközpont Vizsgaszabályzat és eljárási rendje tartalmaz rendelkezéseket.

1.4. Típusismereti alapképzést csak képzési engedéllyel vagy egyszerűsített képzési engedéllyel rendelkező vasúti társaság szervezhet.

2. Jelentéstétel a típusismeret hiányáról

Ha a mozdonyvezetőt olyan járműtípusra vezénylik, amelyre nincs érvényes típusismerete, akkor köteles annak hiányát a vezénylést végző dolgozónak vagy a hálózati vontatási főirányítónak jelenteni, aki gondoskodik az átvezénylésről.

3. A típusismeret érvényessége

A megszerzett típusismeret nem veszti érvényét, de időszakos vizsgák alkalmával a típusismereteket meg kell védeni. Ha sikertelen időszakos vizsgát tett a dolgozó, akkor a típusismerete nem vész el, csak a következő időszakos/típusismereti vizsgáig arra a típusra nem vezényelhető.

4. A típusismeret nyilvántartása

A telephelyeken (a vasútvállalatoknál) a mozdonyvezetők valamennyi típusismeretéről nyilvántartást kell vezetni.

A vasúti járművezetői tevékenységet ellátó munkavállalót kiegészítő tanúsítvánnyal (továbbiakban: Tanúsítvány) kell ellátni. A Tanúsítványnak a mindenkor hatályos jogszabályban előírt adatokat kell tartalmaznia.

15. sz. függelék

RID SZERINTI ÍRÁSBELI UTASÍTÁS (kivonat)

Teendők a veszélyes árukra kiterjedő (vagy azzal fenyegető) baleset vagy rendkívüli esemény esetén

A vasúti járművezetőnek a szállítás, fuvarozás során – esetlegesen – bekövetkező baleset vagy rendkívüli esemény esetén – ha lehetséges és biztonságosan megoldható – a következőket kell tennie:[a)]

- Állítsa meg a szerelvényt, ill. szakítsa meg a tolatási műveletet arra alkalmas helyen, figyelembe véve a veszély jellegét (pl. tűz, rakomány elvesztés), a helyi viszonyokat (pl. alagút, lakóterület) és a kárelhárításban résztvevő szervezetek lehetséges intézkedéseit (hozzáférhetőség, evakuálás), szükség esetén a vasúti infrastruktúra üzemeltetőjével egyeztetve!
- A kezelési utasítás szerint helyezze a vontatójárművet üzemen kívül!
- Kerüljön minden gyújtóforrást, főleg ne dohányozzon és ne kapcsoljon be semmilyen elektromos berendezést!
- Az összes érintett árura vonatkozóan tartsa be a következő táblázatban a veszélyhez tartozó kiegészítő útmutatást! A veszélyek azon veszélyességi bárca, nagybárca számának, ill. azon jelöléseknek felelnek meg, amelyek az áruhoz a szállítás során hozzá vannak rendelve.
- Értesítse a vasúti infrastruktúra üzemeltetőjét vagy a kárelhárító szolgálatokat, és ennek során adjon meg minden lehetséges felvilágosítást a balesetről, ill. a rendkívüli eseményről és az érintett veszélyes árukról, továbbá vegye figyelembe a fuvarozó utasításait!
- Tartsa készenlétben a fuvarozott veszélyes árukra vonatkozó információkat (adott esetben a fuvarokmányokat), hogy a beavatkozóknak azonnal átadhassa, ha megérkeznek vagy az elektronikus adatátvitelen (EDI) keresztül tetesse hozzáférhetővé az információkat!
- A vontatójármű elhagyásakor vegye fel az előírt fényvisszaverő mellényt (ruházatot)!
- Szükség esetén használjon további védőfelszerelést!
- Húzódjon távolabbra a baleset vagy rendkívüli esemény közvetlen közeléből, figyelmeztessen másokat is, hogy maradjanak távol, kövesse a beavatkozás (belső és külső) vezetőjének utasításait!
- A kifolyt, kiszóródott anyagba ne lépjen bele és ne nyúljon hozzá, tartózkodjon a szél felőli oldalon, nehogy a füstöt, a port, a gőzt vagy a párát belélegezze!
- Ha szennyeződött a ruhája, vegye le, és biztonságosan helyezze el!

a) A vasúti előírásokat,utasításokat, ill. az üzemviteli szabályokat be kell tartani.

Kiegészítő útmutatás a vasúti járművezető részére a veszélyes anyagok veszélyeinek jellemzőiről osztályonként, az adott körülményektől függő teendőkről

Veszélyességi bárca, nagybárca, a veszély leírása	A veszély jellemzői	Kiegészítő útmutatás
(1)	(2)	(3)
Robbanóanyagok és -tárgyak 1 1.5 1.6	Többféle tulajdonság és hatás lehetséges, például: az egész tömeg felrobbanása; repeszdarabok kivetődése, szétröpülése; erőteljes égés vagy hőfejlődés; erős fény- vagy hanghatás; füst képződés. Rázkódásra, ütődésre, hőre érzékeny.	Húzódjon fedezékbe, de ablak közelébe ne menjen!
Robbanóanyagok és -tárgyak 1.4	Csekély tűz- és robbanásveszély.	Húzódjon fedezékbe!
Gyúlékony gázok 2.1	Tűzveszély. Robbanásveszély. A szállító edényzetben nagy nyomás lehet. Fulladás veszélye. Égési, fagyási sérülést okozhat. Hő hatására a szállító edényzet szétrobbanhat.	Húzódjon fedezékbe! Kerülje a mélyebben fekvő területeket!
Nem gyúlékony, nem mérgező gázok 2.2	Fulladás veszélye. A szállító edényzetben nagy nyomás lehet. Fagyási sérülést okozhat. Hő hatására a szállító edényzet szétrobbanhat.	Húzódjon fedezékbe! Kerülje a mélyebben fekvő területeket!
Mérgező gázok 2.3	Mérgezésveszély. A szállító edényzetben nagy nyomás lehet. Égési, fagyási sérülést okozhat. Hő hatására a szállító edényzet szétrobbanhat.	Húzódjon fedezékbe! Kerülje a mélyebben fekvő területeket!
Gyúlékony folyékony anyagok 3	Tűzveszély. Robbanásveszély. Hő hatására a szállító edényzet szétrobbanhat.	Húzódjon fedezékbe! Kerülje a mélyebben fekvő területeket!
Gyúlékony szilárd anyagok, önreaktív anyagok és szilárd, érzéketlenített robbanóanyagok 4.1	Tűzveszély. Gyúlékony vagy éghető; hő, szikra vagy láng hatására meggyulladhat. Önreaktív anyagot tartalmazhat, ami hőfejlődéssel járó bomlásra hajlamos: hő hatására vagy más anyagokkal (pl. savakkal, nehézfém vegyületekkel, aminokkal) érintkezve, vagy súrlódás vagy rázkódás hatására. Ilyenkor egészségre ártalmas vagy gyúlékony gázok, gőzök keletkezhetnek,illetve öngyulladás is bekövetkezhet. Hő hatására a szállító edényzet szétrobbanhat. Az érzéketlenített robbanóanyag felrobbanhat, ha csökken az érzéketlenítőszer mennyisége.	
Öngyulladásra hajlamos anyagok 4.2	Öngyulladás miatt tűzveszély áll fenn, ha a szállító edényzet megsérül vagy ha a tartalma kiömlik. Vízzel hevesen reagálhat.	

Vízzel érintkezve gyúlékony gázokat fejlesztő anyagok 4.3	Ha vízzel érintkezik, tűz- és robbanásveszélyes.	
Veszélyességi bárca, nagybárca, a veszély leírása	**A veszély jellemzői**	**Kiegészítő útmutatás**
(1)	**(2)**	**(3)**
Gyújtó hatású (oxidáló) anyagok 5.1	Ha gyúlékony vagy éghető anyaggal érintkezik, heves reakció, gyulladás és robbanás veszélye.	
Szerves peroxidok 5.2	Hőfejlődéssel járó bomlás veszélyes áll fenn: Magas hőmérsékleten vagy más anyagokkal (pl. savakkal, nehézfém vegyületekkel, aminokkal) érintkezve, vagy súrlódás vagy rázkódás hatására.Ilyenkor egészségre ártalmas vagy gyúlékony gázok, gőzök keletkezhetnek, illetve öngyulladás is bekövetkezhet.	
Mérgező anyagok 6.1	Belélegzés, lenyelés vagy bőrrel való érintkezés esetén mérgezés veszélye. Veszélyezteti a vízi környezetet (felszíni vizeket, talajt) és a csatornahálózatot.	
Fertőző anyagok 6.2	Fertőzés veszélye. Súlyos emberi vagy állati megbetegedést okozhat. Veszélyezteti a vízi környezetet (a felszíni vizeket, a talajt) és a csatornahálózatot.	
Radioaktív anyagok 7A 7B 7C 7D	Külső és belső sugárterhelés veszélye.	A lehető legrövidebb ideig tartózkodjon a sugárzó anyagot tartalmazó rakomány közelében!
Hasadó anyagok 7E	Nukleáris láncreakció bekövetkezésének veszélye.	
Maró anyagok 8	Maró hatás révén égési sérülést okozhat. Az ilyen anyagok egymással, vízzel vagy más anyagokkal hevesen reagálhatnak. A kiömlött anyag maró gőzöket fejleszthet. Veszélyezteti a vízi környezetet (a felszíni vizeket, a talajt) és a csatornahálózatot.	
Különféle veszélyes anyagok és tárgyak 9	Tűzveszély Robbanásveszély Veszélyezteti a vízi környezetet (a felszíni vizeket, a talajt) és a csatornahálózatot.	

1. megjegyzés: *Ha többféle veszélye van az anyagnak, vagy többféle anyag van a rakományban az*

összes rájuk vonatkozó leírást figyelembe kell venni.

2. megjegyzés: *A táblázatban feltüntetett kiegészítő útmutatás a szállított anyag osztályának és a szállító*-eszköznek megfelelően adaptálható, és az érvényes belföldi előírások szerint kiegészíthető.

Kiegészítő útmutatás a vasúti járművezető részére a veszélyes anyagok veszélyeinek jellemzőiről az alkalmazott jelölések szerint, az adott körülményektől függő teendőkről		
Jelölés	**A veszély jellemzői**	**Kiegészítő útmutatás**
(1)	**(2)**	**(3)**
Környezetre veszélyes anyag	Veszélyezteti a vízi környezetet (a felszíni vizeket, a talajt) és a csatornahálózatot.	
Magas hőmérsékletű anyag	A magas hő égési sérülést okozhat.	Ne érjen hozzá a kocsi, a konténer forró részeihez és a kiömlött anyaghoz!